



Planforhold

Fagnotat vedr. hastighedsopgradering Aarhus-Hobro

Elektrificering og opgradering Aarhus H-Lindholm

banedanmark



Godkendt dato

29-09-2016

Godkendt af

Ole Riger-Kusk

Senest revideret dato

23-06-2016

Senest revideret af

Malene Sõttrup Westergaard

banedanmark Planforhold**Banedanmark**Anlægsudvikling
Amerika Plads 15
2100 København Øwww.bane.dk**RAMBOLL**

Planforhold

	Indhold	Side
1	Indledning	5
2	Ikke-teknisk resumé	6
2.1	Grundløsning	6
2.1.1	Bygge- og beskyttelseslinjer	6
2.1.2	De regionale vækst- og udviklingsstrategier	6
2.1.3	Råstofplaner	6
2.1.4	Kommuneplaner	6
2.2	Tilvalg	8
2.2.1	Bygge- og beskyttelseslinjer	8
2.2.2	De regionale vækst- og udviklingsstrategier	8
2.2.3	Råstofplaner	8
2.2.4	Kommuneplaner	8
3	Lovgrundlag	9
4	Baggrund og metode	10
4.1	Baggrundsinformation om projektet	10
4.2	Grundløsning	10
4.3	Tilvalg	11
4.4	Metode	11
5	0-alternativet	14
6	Eksisterende forhold	15
6.1	Vandplaner	15
6.2	Natura 2000-planer	15
6.3	Bygge- og beskyttelseslinjer	16
6.3.1	Skov-, sø- og åbeskyttelseslinjer	16
6.3.2	Byggelinjer omkring kirker og fortidsminder	17
6.4	Fredskov	19
6.5	Kystnærhedszone	21
6.6	Fredninger	21
6.7	De regionale vækst- og udviklingsstrategier	22
6.7.1	Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Midtjylland	22
6.7.2	Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Nordjylland	23
6.8	Råstofplaner	23
6.8.1	Råstofplan 2012 for Region Midtjylland	23
6.8.2	Råstofplan 2012 for Region Nordjylland	24
6.9	Kommuneplaner	25
6.9.1	Det åbne land	25
6.9.2	Kommuneplanrammer	36
6.10	Lokalplaner	38

7	Konsekvenser i anlægsfasen – midlertidige påvirkninger af Grundløsningen	40
7.1	Miljøpåvirkning i anlægsfasen	40
7.1.1	Kommuneplanrammer	40
7.1.2	Lokalplaner	67
7.2	Konsekvensvurderinger i anlægsfasen	71
7.2.1	Kommuneplanrammer	71
7.2.2	Lokalplaner	72
8	Konsekvenser i driftsfasen – varige påvirkninger af Grundløsningen	73
8.1	Miljøpåvirkning i driftsfasen	73
8.2	Konsekvensvurderinger i driftsfasen	73
9	Konsekvenser og afværge-foranstaltninger i anlægs- og driftsfasen af Tilvalget	74
9.1	Miljøpåvirkning i anlægsfasen	74
9.1.1	Kommuneplanrammer	74
9.1.2	Lokalplaner	77
9.2	Konsekvensvurderinger i anlægsfasen	78
9.2.1	Kommuneplanrammer	78
9.2.2	Lokalplaner	78
9.3	Miljøpåvirkning i driftsfasen	79
9.4	Konsekvensvurderinger i driftsfasen	79
10	Kumulative effekter	80
11	Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelserne	81
12	Referencer	82
13	Bilag	84

1 Indledning

Det er politisk besluttet at undersøge mulighederne for at nedsætte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg. Banedanmark undersøger i den forbindelse mulighederne for en hastighedsopgradering af strækningen Aarhus – Hobro. Projektet vil bidrage til at nedsætte rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg.

Hastighedsopgraderingen af jernbanen vil medvirke til at skabe rammerne for en mere moderne jernbane med en effektiv og hurtigere jernbanedrift, og dermed gøre det mere attraktivt at rejse med tog.

Hastighedsopgraderingen af strækningen Aarhus - Hobro indebærer en række mindre fysiske ændringer af banen, som skal gennemføres inden, der kan køres med højere hastighed. Projektets *Grundløsning* omfatter lukning af seks overkørsler, hvoraf de fem erstattes med en ny vejbro, samt sportilpasninger i form af udvidelse af dæmninger, anlæg af kontrabanketter, udskiftning af sporkassen o.lign. I projektets *Tilvalg*, hvor hastigheden opgraderes yderligere, gennemføres der fire kurveudretninger af sporet mellem Kousted og E45 Østjyske Motorvej ved Hobro, samt ligeledes mindre sporjusteringer og nedrivning af tre broer, hvoraf to erstattes af en ny bro.

På strækningen mellem Hobro og Aalborg undersøges en hastighedsopgradering i et separat projekt.

Fagnotatet beskriver påvirkningerne på miljøet i forhold til planforhold i hhv. anlægsfasen og når hastighedsopgraderingen af strækningen mellem Aarhus og Hobro er gennemført. Dette sammenholdes med 0-alternativet som beskriver situationen i 2030, hvis projektet ikke gennemføres. Derudover beskrives de afværgeforanstaltninger, der skal iværksættes i forbindelse med hastighedsopgraderingen.

Fagnotatet vil sammen med en række andre fagnotater indgå som baggrundsmateriale til en samlet VVM-redegørelse for elektrificering og opgradering af strækningen Aarhus H - Lindholm. VVM-redegørelsen har til formål at skabe et overblik over projekternes konsekvenser for miljøet.

2 Ikke-teknisk resumé

Fagnotatet omfatter en gennemgang af gældende planforhold på strækningen mellem Aarhus og Hobro samt en vurdering af de forventede midlertidige og permanente påvirkninger i forbindelse med hastighedsopgradering af banestrækningen.

Kortlægning af de eksisterende forhold er gennemført inden for et undersøgelsesområde omkring den eksisterende jernbanestrækning. Som udgangspunkt er undersøgelsesområdet udlagt med 50 meter på begge sider af den eksisterende bane. Ved de broer, hvor der skal gennemføres anlægsaktiviteter i form af sporsænkning eller ombygning af broerne, er der udlagt et undersøgelsesområde med en radius på 200 meter.

I fagnotatet beskrives de eksisterende forhold og projektets forventede påvirkning af de behandlede emner i både anlægs- og driftsfasen for *Grundløsningen* og *Tilvalget*.

Med vedtagelsen af en anlægslov, for f.eks. at gennemføre nærværende projekt, påhviler det kommunerne at justere deres planer, i overensstemmelse med anlægsloven. I områder, hvor der evt. er plankonflikt, må kommunerne derfor gennemføre en ny planlægning, eller planerne skal ophæves i forbindelse med vedtagelse af anlægsloven.

2.1 Grundløsning

2.1.1 Bygge- og beskyttelseslinjer

Grundløsningens påvirkning inden for bygge- og beskyttelseslinjer er vurderet i de respektive fagnotater.

2.1.2 De regionale vækst- og udviklingsstrategier

Grundløsningen vurderes at være i overensstemmelse med de regionale vækst- og udviklingsstrategier for Region Midtjylland og Region Nordjylland.

2.1.3 Råstofplaner

Grundløsningen vurderes at være i overensstemmelse med råstofplanerne for Region Midtjylland og Region Nordjylland.

2.1.4 Kommuneplaner

I kommuneplanerne er der i det åbne land bl.a. udpeget større uforstyrrede landskaber, jordbrugsområder med særlige natur- og landskabsværdier, særlige naturområder, friluftsområder, skovrejsningsområder, økologiske forbindelser, regionale geologiske interesseområder samt kystnærhedszonen med tilhørende retningslinjer. Projektets påvirkning inden for udpegninger i det åbne land er vurderet i de respektive fagnotater.

Grundløsningen berører 28 kommuneplanrammer, hvor projektet vurderes ikke at stride mod 25 af kommuneplanrammerne, da der kun sker mindre ændringer af den eksisterende bane, hvorfor påvirkningen er lokal. Kommuneplanrammerne bliver i forskellig grad påvirket både midlertidigt og permanent af projektet i form af henholdsvis arbejdsarealer og anlægsveje samt kontrabanketter, dæmningsudvidelser samt nye overkørsler af banen. Påvirkningsgraden af rammerne vurderes at være lille, og følsomheden er lav, hvorfor påvirkningen dermed ikke er så væsentlig, at de medfører en ændring af den enkelte ramme.

Grundløsningen vurderes at være i modstrid med tre kommuneplanrammer i Stevnstrup i Randers Kommune. Rammeområderne har numrene 3.02.E.1 (erhvervsområde), 3.02.BE.1 (blandet bolig og erhvervsområde) og 3.02.C.2 (centerområde). For de tre kommuneplanrammer gælder det, at der skal etableres en ny overkørsel over banen, hvilket indebærer permanente arealinddragelser til ny vej og bro. Udbredelsen af påvirkningen er lokal og følsomheden af områderne er mellem, da størrelsen på arealerne medfører en moderat, permanent påvirkning af kommuneplanrammerne, hvorfor projektet vurderes at være i modstrid med kommuneplanrammerne.

Samlet set vurderes det, at der sker en ubetydelig påvirkning af kommuneplanrammerne langs banestrækningen.

Grundløsningen berører fem lokalplaner, hvor projektet vurderes at være i overensstemmelse med fem af lokalplanerne til trods for de arealmæssige ændringer. Inden for disse fem lokalplaner sker der enten midlertidig arealinddragelse til anlægsveje og arbejdsarealer eller mindre, permanente inddragelser af areal til kontrabanketter og dæmningsudvidelser.

Grundløsningen vurderes ikke at være i overensstemmelse med to lokalplaner, lokalplan nr. 112.-717, Laurbjerg, i Favrskov Kommune samt lokalplan nr. 540, Stevnstrup Stationsby, i Randers Kommune. Lokalplanerne omfatter henholdsvis et boligområde og et område for blandet bolig og erhverv. For begge lokalplanerne gælder det, at der skal etableres en ny overkørsel over banen, hvilket indebærer store permanente arealinddragelser til en ny vej og bro. Størrelsen på arealerne medfører en væsentlig, permanent påvirkning af lokalplanerne, og derfor vurderes *Grundløsningen* ikke at være i overensstemmelse med lokalplanerne.

I driftsfasen kan der ske yderligere påvirkninger af kommuneplanrammeområder og lokalplaner i form af støj og vibrationer. Håndtering af støj i forbindelse med projektet beskrives i fagnotatet om støj og vibrationer /30/.

Sammenfattende kan det for *Grundløsningen* konkluderes, at der er uoverensstemmelse med tre kommuneplanrammer og to lokalplaner. Uoverensstemmelserne vurderes ikke at være alvorlige, da der er tale om mindre uoverensstemmelser, men de fordrer, at Favrskov og Randers kommuner vurderer de enkelte tilfælde og gennemfører de relevante planjusteringer.

2.2 Tilvalg

2.2.1 Bygge- og beskyttelseslinjer

Tilvalgets påvirkning inden for bygge- og beskyttelseslinjer er vurderet i de respektive fagnotater.

2.2.2 De regionale vækst- og udviklingsstrategier

Tilvalget vurderes at være i overensstemmelse med de regionale vækst- og udviklingsstrategier for Region Midtjylland og Region Nordjylland.

2.2.3 Råstofplaner

Tilvalget vurderes at være i overensstemmelse med råstofplanerne for Region Midtjylland og Region Nordjylland.

2.2.4 Kommuneplaner

I kommuneplanerne er der i det åbne land bl.a. udpeget større uforstyrrede landskaber, jordbrugsområder med særlige natur- og landskabsværdier, særlige naturområder, friluftsområder, skovrejsningsområder, økologiske forbindelser, regionale geologiske interesseområder samt kystnærhedszonen med tilhørende retningslinjer. *Tilvalgets* påvirkning inden for udpegninger i det åbne land er vurderet i de respektive fagnotater.

Tilvalget berører tre kommuneplanrammer, hvor *Tilvalget* vurderes ikke at stride med nogen af kommuneplanrammerne, da der kun sker mindre ændringer af den eksisterende bane, hvorfor påvirkningen er lokal. Kommuneplanrammerne bliver i forskellig grad påvirket både midlertidigt og permanent af *Tilvalget* i form af henholdsvis arbejdsarealer og anlægsveje samt kontrabanketter, dæmningsudvidelser samt nye overkørsler af banen. Påvirkningsgraden af rammerne vurderes at være lille, og følsomheden er lav, hvorfor påvirkningen dermed ikke er så væsentlig, at de medfører en ændring af den enkelte ramme.

Samlet set vurderes det, at der sker en ubetydelig påvirkning af kommuneplanrammerne langs banestrækningen af *Tilvalget*.

Tilvalget berører to lokalplaner, hvor *Tilvalget* vurderes at være i overensstemmelse med begge lokalplaner til trods for de arealmæssige ændringer. Inden for disse lokalplaner sker der enten midlertidige arealinddragelse til anlægsveje og arbejdsarealer eller mindre, permanente inddragelser af areal til kontrabanketter og dæmningsudvidelser.

3 Lovgrundlag

Planloven /1/ har til formål at sikre, at den fysiske planlægning forener de samfundsmæssige interesser i arealanvendelsen og medvirker til at værne om landets natur og miljø, så samfundsudviklingen sker på et bæredygtigt grundlag. Planloven indeholder også bestemmelser om planlægning i kystområder og definerer en kystnærhedszone med skærpede bestemmelser.

Planloven fastlægger ligeledes kravene til kommunernes udarbejdelse af kommuneplaner og lokalplaner.

Kommuneplaner fastsætter de overordnede mål for udviklingen og arealanvendelsen i kommunen og udgør grundlaget for al fysisk planlægning i kommunen. Kommuneplanen er således den bærende, afgørende og oversigtlige plan, hvor borgere, virksomheder, interesseorganisationer mv. kan orientere sig om mål og regler for arealanvendelsen i kommune og lokalområde.

Kommunerne har i medfør af planloven pligt til at udarbejde og vedligeholde en kommuneplan, som dækker hele kommunens areal. For en periode på 12 år fastlægger kommuneplanen de overordnede mål og retningslinjer for den enkelte kommunes udvikling såvel i byerne som i det åbne land. Kommuneplanerne revideres hvert fjerde år.

I kommuneplanerne findes retningslinjer og rammer for byudvikling og for udvikling i det åbne land. Generelt er byområder og enkelte bynære rekreative områder omfattet af kommuneplanrammer, mens det åbne land reguleres med generelle retningslinjer.

Lokalplaner er med udgangspunkt i kommuneplanrammerne en mere detaljeret plan med bindende bestemmelser for et bestemt område i kommunen. Lokalplanen styrer den fremtidige udvikling i et område og giver borgerne og byrådet mulighed for at vurdere konkrete tiltag i sammenhæng med planlægningen som helhed. I en lokalplan fastlægger byrådet bestemmelser for, hvordan arealer, nye bygninger, beplantning, veje, stier osv. skal placeres og udformes inden for det område, som en lokalplan dækker.

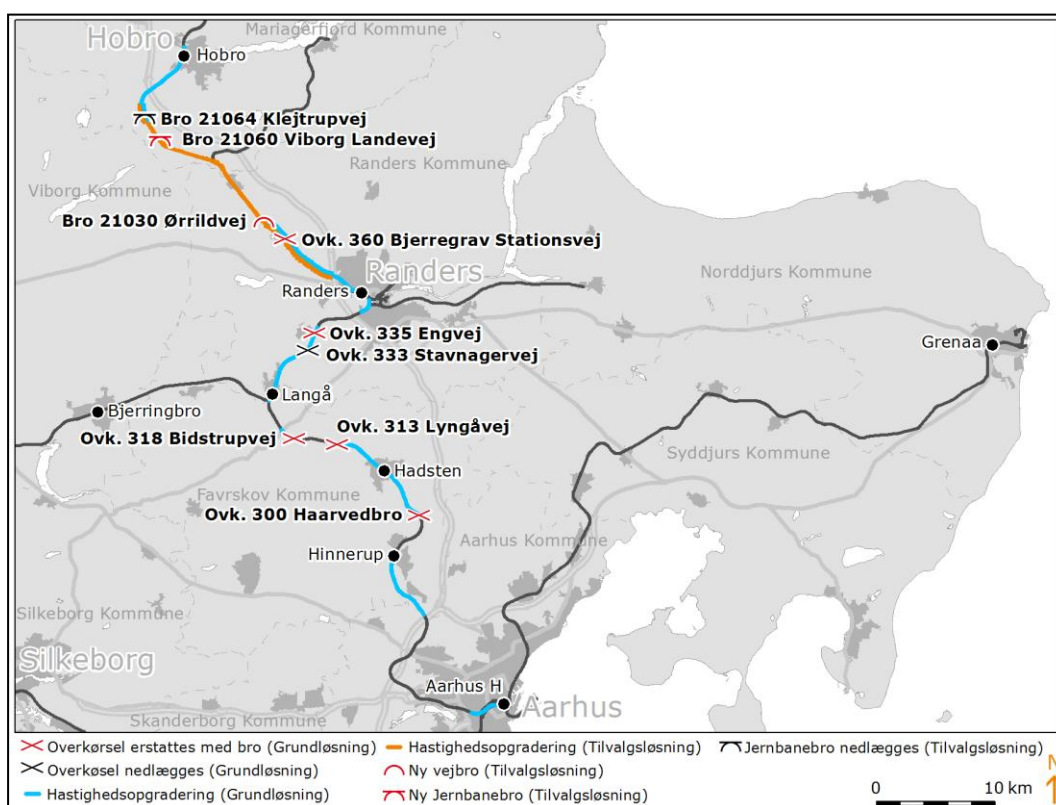
Naturbeskyttelsesloven /3/ indeholder bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer, som skal sikre, at de nærmeste omgivelser ved kysterne, søer og åer samt omkring fortidsminder, skove og kirker friholdes for bebyggelse eller andre væsentlige landskabelige indgreb.

Skovloven/4/ indeholder bestemmelser, der sikrer, at der værnes om de danske skove, samt at de bevares, og arealet af skov forøges. Loven skal samtidig fremme bæredygtig drift af landets skove.

4 Baggrund og metode

4.1 Baggrundsinformation om projektet

For at opnå visionen om en times rejsetid mellem Aarhus og Aalborg skal den eksisterende bane imellem Aarhus og Hobro hastighedsopgraderes. I projektet er undersøgt en *Grundløsning*, hvor der hastighedsopgraderes til 180 km/t, og et *Tilvalg*, hvor der på dele af strækningen hastighedsopgraderes op til 200 km/t jf. Figur 1.



Figur 1. Oversigtskort .

I det følgende findes en overordnet beskrivelse af projektet. For en mere detaljeret gennemgang af anlægget henvises til fagnotatet Anlægsbeskrivelse /1/.

4.2 Grundløsning

Hastighedsopgraderingens *Grundløsning* indebærer lukning af seks overkørselsanlæg, hvor der ved fem af overkørslerne etableres erstatningsanlæg med nye vejbroer og ved den sjette overkørsel etableres en erstatningsvej.

Yderligere omfatter *Grundløsningen* en tilpasning af sporets linjeføring ved en række tiltag som udvidelse af dæmninger, etablering af kontrabanketter, justering planum, udskiftning af sporkassen samt tilpasning af afvandingsystemet. Endelig er der behov for ombygning af to eksisterende jernbanebroer, hvor kantbjælken skal udskiftes.

Som følge af opgradering af hastigheden til 180 km/timen tilpasses sporets linjeføring således, at alle kurver på strækningen, hvor der opgraderes, overholder de gældende regler for kurveradius og tværhældning af spor. I nogle tilfælde udløser sportilpasningerne udvidelse af dæmninger samt etablering af kontrabanketter, mens det ved større sporflytninger kan være nødvendigt at justere planum, udskifte sporkasse og tilpasse grøfter.

Ligeledes vil der ske en udskiftning af skinner og sveller, hvor hastigheden øges til mere end 160 km/t, og udskiftning af sporskifter, der ikke er godkendt til den nye hastighed.

4.3 Tilvalg

Udover *Grundløsningen* er der undersøgt et *Tilvalg*, hvor hastigheden opgraderes yderligere.

I *Tilvalget* opgraderes hastigheden til 200 km/timen på dele af strækningen ved etablering af fire kurveudretninger af sporet mellem Kousted og E45 ved Hobro. De fire kurveudretninger betyder, at sporene sideflyttes i størrelsesordenen 25-35 m. De fire kurveudretninger ligger ved Kousted, Fårup/Handest, Sønder Onsild Stationsby og Sønder Onsild Stationsvej/E45.

Som konsekvens for kurveudretningerne ved Kousted, Sønder Onsild Stationsby og ved Sønder Onsild Stationsvej, gennemføres hhv. en vejforlægning af eksisterende vej ved Ørrildvej samt udskiftning af bro over banen, udskiftning af jernbanebro over Viborg Landevej, samt en ny erstatningsvej ved Klejtrupvej, hvor en nuværende jernbanebro nedlægges. Ligesom for *Grundløsningen* omfatter *Tilvalget* en tilpasning af sporets linjeføring således, at alle kurver på strækningen, hvor der opgraderes, overholder de gældende regler for kurveradius og tværhældning af spor, herunder udvidelse af dæmninger, etablering af kontrabanketter, samt justering af planum, udskiftning af sporkasse og tilpasning af grøfter.

Ligeledes vil der ske en udskiftning af skinner og sveller, hvor hastigheden øges, og udskiftning af sporskifter, der ikke er godkendt til den nye hastighed.

4.4 Metode

Dette fagnotat beskriver planforhold i forbindelse med hastighedsopgradering af banestrækningen Aarhus - Hobro.

Planforhold omfatter de bindinger i arealanvendelsen, der er gældende i medfør af kommunal- og lokalplanlægningen samt bygge- og

beskyttelseslinjer i naturbeskyttelsesloven. I gennemgangen af de eksisterende forhold vil fokus således ligge på kommuneplaner og lokalplaner fra Aarhus, Favrskov, Randers og Mariagerfjord kommuner.

Aarhus Kommunes Kommuneplan 2013 blev vedtaget den 23. oktober 2013 /8/. Favrskov Kommunes Kommuneplan 13 blev vedtaget den 31. oktober 2013 /7/. Randers Kommunes Kommuneplan 2013 blev vedtaget den 2. september 2013 /6/. Mariagerfjord Kommunes Kommuneplan 2013-2025 blev vedtaget den 19. december 2013 /4/.

Gældende kommuneplanrammer og lokalplaner samt forslag til nye lokalplaner er kortlagt på baggrund af PlansystemDK /9/ og Danmarks Miljøportal /10/. Som udgangspunkt er der udarbejdet bruttolister for hhv. kommuneplanrammer og lokalplaner inden for undersøgelsesområdet. Disse er vedlagt som henholdsvis bilag 1 og 2. I fagnotatet præsenteres kun de kommuneplanrammer og lokalplaner, som kan blive berørt af projektet.

Idet en del plantemaer drejer sig om beskyttelsesinteresser for natur, kultur, landskab mv., henvises der flere steder til mere uddybende vurderinger i de øvrige fagnotater. Efterfølgende vil en række planmæssige emner kort blive præsenteret i dette fagnotat med henvisning til andre fagnotater. Det drejer sig blandt andet om de statslige vandplaner /11/, Natura 2000-planer /12/, den regionale vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Midtjylland og Region Nordjylland/19/ /20/ samt Råstofplan 2012 for hhv. Region Nordjylland og Region Midtjylland /15/ /16/.

Kortlægning af de eksisterende forhold bliver gennemført inden for en undersøgelseskorridor omkring den eksisterende jernbanestrækning. Som udgangspunkt er undersøgelseskorridoren udlagt med 50 meter på begge sider af den eksisterende bane. Ved de broer, hvor der kan ske anlægsaktiviteter, er der udlagt et undersøgelsesområde med en radius på 200 meter.

Følgende kortmateriale er anvendt til kortbilagene:

- Geodatastyrelsen: DTK/Kort200, 20. august 2015
- PlansystemDK: Kommuneplanrammer, vedtaget. Downloadet den 27.10.2015
- PlansystemDK: Kommuneplantillæg, vedtaget. Downloadet den 27.10.2015
- PlansystemDK: Lokalplan, vedtaget. Downloadet den 27.10.2015
- PlansystemDK: Lokalplan, forslag. Downloadet den 27.10.2015

Vurderingskriterier

Der gennemføres en vurdering af omfanget af påvirkninger af omgivelserne. Vurderingerne foretages på baggrund af påvirkningernes intensitet, geografisk udbredelse, varighed og følsomhed. Afværgeforanstaltninger er foreslået eller overvejet afhængig af påvirkningsgraden, hvor der anvendes følgende kategorier:

- **Væsentlig:** Konsekvenserne er så betydende, at det er en politisk afvejning om projektet skal gennemføres eller om det bør overvejes at ændre projektet, gennemføre afværgende foranstaltninger for at mindske påvirkningen eller afveje konsekvenserne i forbindelse med beslutningsprocessen om projektets realisering.
- **Moderat:** Konsekvenserne er af en betydning, som kræver overvejelser om afværgeforanstaltninger som led i realiseringen af projektet.
- **Mindre:** Konsekvenserne er så begrænsede, at der ikke vurderes behov for afværgende foranstaltninger.
- **Ingen/ubetydelig:** Konsekvenserne er så små, at de ikke er relevante at tage højde for ved projektets gennemførelse.

Omfanget af påvirkningerne er vurderet efter at evt. afværgeforanstaltninger er forudsat gennemført.

5 0-alternativet

0-alternativet er situationen i 2030, hvor hastighedsopgraderinger af jernbanen på strækningen ikke udføres. Naboprojekter (elektrificering Aarhus-Lindholm, hastighedsopgradering Hobro-Aalborg, projekter syd for Aarhus m.fl.) udføres fortsat, og der udføres ligeledes elektrificering og kapacitetsudvidelse af Aarhus H. Trafikmængden på strækningen i 0-alternativet er den samme som i projekialternativet (samme antal tog og samme toglængder). Togtrafikken drives i 0-alternativet af en kombination af el og diesel, og ikke som i dag af udelukkende diesel. Samtidig køres trafikken med banens nuværende tilladte hastigheder mellem Aarhus og Hobro (uden hastighedsopgraderinger) og ad banens nuværende linjeføring (uden kurveudretninger).

Der er truffet beslutning om at udskifte hele Banedanmarks signalsystem med et nyt, moderne system, svarende til de fælles europæiske specifikationer. Signalsystemet vil være implementeret endeligt på strækningen i medio 2018 og giver mulighed for en hastighedsforøgelse på strækningen.

I 0-alternativet vil der ikke være nogen nye påvirkninger af planforhold langs banen.

6 Eksisterende forhold

Kapitlet præsenterer først de nationale og regionale planer samt bygge- og beskyttelseslinjer. Dernæst omtales forhold i kommuneplanerne.

6.1 Vandplaner

Vandplanerne /11/ udgør tilsammen en plan for, hvordan man kan forbedre det danske vandmiljø for både overfladevand og grundvand samt sikre renere vand i overensstemmelse med EU's vandrammedirektiv. De administrative rammer for den praktiske gennemførelse af vandrammedirektivet er de såkaldte vanddistrikter, der igen er opdelt i hovedvandoplande. Der er en vandplan for hvert hovedvandopland i Danmark /11/.

De første vandplaner gælder frem til udgangen af 2015, hvorefter der skal udarbejdes nye såkaldte vandområdeplaner. De nye planer har været i høring, men mangler endelig godkendelse. Det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvornår den endelige godkendelse foreligger. De eksisterende planer er gældende, indtil de nye vedtages /13/.

En vandplan opstiller mål for, hvordan miljøtilstanden skal være i et områdes søer, vandløb, kystvande og grundvand. Vandplanen beskriver også, hvilken indsats og hvilke virkemidler, der skal til for at sikre et godt vandmiljø i området. Kommunerne skal vedtage handleplaner, som sikrer gennemførelse af målene i vandplanerne.

Projektområdet ligger inden for hovedvandoplandene 1.7 Århus Bugt, 1.5 Randers Fjord, 1.3 Mariager Fjord og 1.2 Limfjorden.

Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/ samt fagnotat om grundvand og drikkevand /25/, hvor der findes en fyldestgørende beskrivelse og vurdering af projektets påvirkning på vandmiljøet i projektets anlægs- og driftsfase.

6.2 Natura 2000-planer

Natura 2000 er en samlet betegnelse for et internationalt netværk af naturområder i EU og omfatter EF-fuglebeskyttelsesområder, EF-habitatområder og Ramsarområder. I Danmark ligger alle Ramsarområder i fuglebeskyttelsesområder. For hvert Natura 2000-område er der en liste, det såkaldte udpegningsgrundlag, med naturtyper og arter, som det enkelte område er udpeget for at beskytte. Formålet med Natura 2000-netværket er at sikre gunstig bevaringsstatus for de arter og naturtyper, som er på udpegningsgrundlagene.

For hvert Natura 2000-område er der vedtaget en Natura 2000-plan. Natura 2000-planerne /17/ er en samlet plan for, hvordan Danmarks internationale naturområder bevares. De enkelte Natura 2000-planer indeholder målsætninger og retningslinjer, som skal udmøntes i konkrete handleplaner. Det er kommunerne, der udarbejder handleplanerne. Nuværende planer er gældende i perioden 2009-2015 /12/. Forberedelsen af Natura 2000-planer for perioden 2016-21 er i gang. Planerne har været i offentlig høring i 2015, men den endelige godkendelse er ikke fastlagt på nuværende tidspunkt. De eksisterende planer er gældende, indtil de nye vedtages. Herefter igangsættes den kommunale planlægning, og naturindsatsen iværksættes /17/.

I kommuneplanerne skal der i medfør af planlovens § 11a, stk. 3 foreligge retningslinjer for Natura 2000-områderne.

Myndighederne skal administrere Natura 2000-områderne særligt restriktivt for at sikre, at der ikke sker en forringelse af vilkårene for de planter og dyr samt naturtyper, der er grundlag for udpegningerne.

EF-habitatområde nr. 233, Brabrand Sø med omgivelser ligger inden for undersøgelsesområdet, mens afstanden fra banen til EF-fuglebeskyttelsesområdet nr. 16, Tjele Langsø er ca. 3 km. Banen krydser EF-habitatområdet nr. 30, Lovns Bredning, Hjarbæk Fjord og Skals, Simsted og Nørre Ådal, Skravad Bæk.

Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/, hvor der findes en uddybende beskrivelse og vurdering af projektets påvirkning på Natura 2000-områder i hhv. anlægs- og driftsfasen.

6.3 Bygge- og beskyttelseslinjer

Naturbeskyttelsesloven /3/ indeholder bestemmelser om bygge- og beskyttelseslinjer, som skal sikre, at de nærmeste omgivelser ved kyster, søer og åer samt omkring fortidsminder, skove og kirker friholdes for bebyggelse eller andre væsentlige landskabelige indgreb.

Kommuner kan træffe afgørelse om dispensation, og det er kommunerne, der påser, at reglerne overholdes.

6.3.1 Skov-, sø- og åbeskyttelseslinjer

Skov-, sø- og åbeskyttelseslinjerne (naturbeskyttelseslovens § 16 og § 17) har til formål at beskytte skove, søer og åer. Skovbyggelinjen på 300 meter fra skove skal friholde skovbryn for bebyggelse, campingvogne og lignende, mens beskyttelseslinjen på 150 meter omkring søer og langs åer sikrer mod bebyggelse, tilplantning, terrænændringer mv..

Nedenfor gives et overblik over skov-, sø- og åbeskyttelseslinjer inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 3a-d. Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/, hvor der findes en uddybende

beskrivelse samt vurderinger vedrørende skov-, sø- og åbeskyttelseslinjerne i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Beskyttelseslinje	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+400 - 111+800	Skovbyggelinje	Både nord og syd for
110+400 - 111+700	Åbeskyttelseslinje	Hovedsageligt syd for
112+300 - 114+200	Skovbyggelinje	Hovedsageligt nord for
114+600 - 114+800	Skovbyggelinje	Nord for
115+700 - 122+000	Skovbyggelinje	Langs med
122+600 - 123+400	Søbeskyttelseslinje	Langs med
124+000 - 124+600	Skovbyggelinje	Vest for
Favrskov Kommune		
128+100 - 128+500	Sø- og åbeskyttelseslinje	Både syd og nord for
128+300 - 128+800	Skovbyggelinje	Hovedsageligt syd for
130+800 - 132+600	Skovbyggelinje	Både øst og vest for
131+300 - 153+600	Åbeskyttelseslinje	Langs med
134+100 - 135+700	Skovbyggelinje	Langs med
146+200 - 150+100	Skovbyggelinje	Både syd og nord for
151+200 - 154+300	Skovbyggelinje	Både øst og vest for
Randers Kommune		
153+600	Søbeskyttelseslinje	Både øst og vest for
155+800 - 158+800	Sø- og åbeskyttelseslinje	Langs med
156+700 - 157+200	Skovbyggelinje	Øst for
161+400 - 162+100	Skovbyggelinje	Hovedsageligt øst for
162+300 - 162+800	Sø- og åbeskyttelseslinje	Krydser banen
163+800	Skovbyggelinje	Hovedsageligt øst for
166+500 - 166+700	Sø- og åbeskyttelseslinje	Krydser banen
177+200 - 178+200	Sø- og åbeskyttelseslinje	Krydser banen
Mariagerfjord Kommune		
187+300 - 187+700	Åbeskyttelseslinje	Krydser banen
189+700 - 194+600	Skovbyggelinje	Langs med
194+400 - 195+200	Åbeskyttelseslinje	Krydser banen
195+100 - 197+800	Skovbyggelinje	Langs med
196+400	Åbeskyttelseslinje	Syd for

Tabel 1. Oversigt over bygge- og beskyttelseslinjer på strækningen fra Aarhus – Hobro, der skærer undersøgelsesområdet.

6.3.2 Byggelinjer omkring kirker og fortidsminder

Kirkebyggelinjer (i henhold til naturbeskyttelseslovens § 19) har til formål at beskytte kirker, der ligger mere eller mindre åbent i landskabet, så der ikke opføres bebyggelse med en højde over 8,5 m inden for 300 m fra kirken. Ved

påvirkninger inden for kirkebyggelinjer kræves en dispensation fra kommunen.

Nedenfor gives et overblik over de tre kirkebyggelinjer, der er placeret inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 6a-d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurdering af de kirkebyggelinjer, som projektet berører.

Kilometrering	Kirke	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
115+200	Brabrand Kirke	Syd for
Favrskov Kommune		
145+400	Lerbjerg Kirke	Syd og nord for
150+000	Laurbjerg Kirke	Nordøst for
Randers Kommune		
177+100	Kousted Kirke	Nord for

Tabel 2. Oversigt over kirker på strækningen fra Aarhus – Hobro, hvor kirkebyggelinjen skærer undersøgelsesområdet.

De fleste fortidsminder, som er synlige i terrænet, er automatisk beskyttede efter museumsloven. For at sikre, at fortidsmindet vedbliver at være synligt i terrænet, kan de være omfattet af en beskyttelseszone på 100 meter fra fortidsmindets ydergrænse i henhold til naturbeskyttelsesloven § 18. Inden for beskyttelseszonen er det ikke tilladt at foretage ændringer i tilstanden.

Nedenfor gives et overblik over de 7 beskyttelseslinjer omkring fortidsminder, der er placeret inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 4a-d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurdering af de fortidsmindebeskyttelseslinjer, som projektet berører.

Kilometrering	Fredet fortidsminde	Placering i forhold til banen
Favrskov Kommune		
131+300	Rundhøj fra oldtiden	Vest for
139+800	Voldsted fra historisk tid	Nordøst for
147+200	Vejkiste fra nyere tid	Nord for
148+800	Rundhøj fra stenalderen	Nord for
Mariagerfjord Kommune		
187+000	To rundhøje fra oldtiden	Nord for
188+900	Rundhøj fra oldtiden	Nord for
195+000	Hulvej fra middelalderen	Sydøst for

Tabel 3. Oversigt over beskyttelseslinjer omkring fredede fortidsminder, der ligger inden for undersøgelsesområdet på strækningen Aarhus – Hobro.

6.4 Fredskov

Skovloven /4/ indeholder bestemmelser, der sikrer, at der værnes om de danske skove, samt at de bevares, og arealet af skov forøges. Loven skal samtidig fremme bæredygtig drift af landets skove.

Fredskov er arealer, som altid skal drives efter skovlovens regler om god og flersidig skovdrift. Det betyder bl.a., at man ikke må bygge i fredskov.

En fredskov skal bestå af træer, som enten danner eller er ved at vokse op til skov af højstammede træer. Der kan være ubevoksede arealer i en fredskov, og moser, heder, enge o.l. i fredskov. Disse skal bevares som de er, uanset størrelsen.

Nedenfor gives et overblik over fredskovsarealer inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 3a-d. Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/ hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurderinger vedrørende fredskovsarealer i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Fredskov	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
112+600 - 112+900	Gellerup Skov	Nord for
113+300	Gellerup Egekrat	Syd for
113+900	Brabrand Skov	Nord for
116+100 - 120+300	True Skov	Både syd og nord for
120+600 - 121+700	True Skov	Hovedsageligt syd for
123+200 - 123+800	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
Favrskov Kommune		
127+200 - 128+000	Tre beplantningsbælter langs banen	Nord for
128+700 - 128+900	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
129+800 - 130+400	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
131+100 - 132+100	Noringure	Vest for
132+900	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
134+200 - 135+900	Tre beplantningsbælter langs banen	Øst for
136+400 - 138+000	Tre beplantningsbælter langs banen	Både syd og nord for
136+400 - 138+000	Tre beplantningsbælter langs banen	Både syd og nord for
139+500 - 140+500	To beplantningsbælter langs banen	Nord for

Kilometrering	Fredskov	Placering i forhold til banen
140+700 – 141+100	Beplantningsbælte langs banen	Syd for
142+100 – 142+800	To beplantningsbælter langs banen	Nord for
145+100 – 146+600	Fire beplantningsbælter langs banen	Nord for
147+000 – 147+700	To beplantningsbælter langs banen	Nord for
147+900 – 149+800	Essendrup Skov	Nord for
148+200 – 149+100	Østerkær	Syd for
149+900 – 150+600	To beplantningsbælter langs banen	Både syd og nord for
151+500 – 151+900	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
152+600	Houlbjerg Skov	Vest for
153+500 – 153+600	To beplantningsbælter langs banen	Både øst og vest for
Randers Kommune		
153+600 – 153+900	Rådal Plantage	Både øst og vest for
154+900 – 155+800	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
160+300 – 160+800	Beplantningsbælte langs banen	Øst for
164+200 – 164+400	Beplantningsbælte langs banen	Syd for
168+100 – 168+400	Skov langs med Hvidmøllevej	Syd for
169+200 – 169+900	Doktorparken	Syd for
170+500 – 147+000	Fire beplantningsbælter langs banen	Både syd og nord for
171+900 – 172+800	To beplantningsbælter langs banen	Nord for
173+200 – 174+000	To beplantningsbælter langs banen	Nord for
175+800 – 177+000	Tre beplantningsbælter langs banen	Både nord og syd for
182+1000 – 182+500	Beplantningsbælte langs banen	Nord for
Mariagerfjord Kommune		
186+300 – 187+400	Beplantningsbælte langs banen	Både nord og syd for
188+900 – 189+500	Beplantningsbælte langs banen	Nord for
189+900 – 191+600	Onsild Krat	Øst for
191+600 – 192+400	Beplantningsbælte langs	Øst for

Kilometrering	Fredskov	Placering i forhold til banen
	banen	
192+500 – 194+600	Lokes Plantage	Øst for
194+700 – 196+500	Øls Krat	Både nord og syd for
196+700 – 197+000	Beplantningsbælte langs banen	Både nord og syd for
197+600 – 197+800	Beplantningsbælte langs banen	Syd for
198+300 – 199+400	Beplantningsbælte langs banen	Både øst og vest for
199+600 – 200+400	Beplantningsbælte langs banen	Både øst og vest for

Tabel 4. Oversigt over fredskov inden for undersøgelsesområdet på strækningen Aarhus – Hobro.

6.5 Kystnærhedszone

Kystnærhedszonen er fastlagt af staten og kan ses i et bilag til planloven /1/. Kystnærhedszonen er i princippet en 3 km bred zone langs alle danske kyster. Zonen varierer i bredde efter forholdene i kystlandskaberne.

Hensigten med bestemmelserne om kystnærhedszonen er at bevare kystlandskabets særlige karakter ved at begrænse bebyggelse og anlæg i kystområderne til det absolut nødvendige, specielt på de åbne kyststrækninger. Disse områder skal principielt friholdes for bebyggelse, der ikke er afhængige af kystnærheden. Anlæg som f.eks. havne og marinaer, der har behov for nærhed til kysten, skal placeres, så de påvirker kystlandskabet mindst muligt.

Inden for kystnærhedszonen kan der kun inddrages nye arealer i byzone eller planlægges i landzone, hvis der er en særlig planlægningsmæssig eller funktionel begrundelse for kystnær placering. Dette gælder dog ikke overordnede infrastrukturanlæg som f.eks. jernbaner, hvorfor kystnærhedszonen ikke vil blive yderligere behandlet i dette fagnotat.

6.6 Fredninger

Arealfredninger har til formål at bevare et område i den eksisterende tilstand, eller fastlægge en særlig drift, så området udvikler sig hen imod en bestemt tilstand, som herefter skal bevares (naturbeskyttelsesloven kapitel 6). Fredningsnævnet kan meddele dispensation fra en foreslået eller fastsat fredningsbestemmelse, når det ansøgte ikke strider mod fredningens formål.

Nedenfor gives et overblik over fredninger inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 3a-d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurdering af de fredninger, som projektet berører.

Kilometrering	Fredede områder	Placering i forhold til banen
Favrskov Kommune		
145+600	Lerbjerg Kirke	Nord for
151+500	Løjstrup Skov ved Nymølle Skov	Øst for
Randers Kommune		
153+700, 156+000 og 162+500	Gudenåtrækstien	Øst for, men krydser banen to gange
Mariagerfjord Kommune		
196+500 – 197+400	Onsild Ådal ved Fyrkat	Syd for

Tabel 5. Oversigt over fredede områder inden for undersøgelsesområdet på strækningen fra Aarhus – Hobro.

6.7 De regionale vækst- og udviklingsstrategier

Regionerne skal udarbejde en regional vækst- og udviklingsstrategi, som skal vise de veje, de regionale parter vil gå for at skabe en attraktiv region med udvikling, vækst og beskæftigelse/14/.

6.7.1 Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Midtjylland

Region Midtjyllands vision i deres Vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 /19/ er, at "Region Midtjylland er en attraktiv og bæredygtig vækstregion." I den forbindelse vil regionen gøre infrastrukturen mere effektiv, da andelen af borgere, der bruger den kollektive trafik, stiger årligt.

Samtidig ønsker regionen, at det skal være nemmere at komme rundt i regionen til uddannelse, job, oplevelser og ud i resten af verden. Målet er derfor, at regionen har veludbyggede veje og jernbaner i 2025. Regionen vil derfor i samarbejde med regionens kommuner arbejde for at etablere et sammenhængende, hurtigt og energieffektivt kollektivt trafiknet i regionen.

Hastighedsopgraderingen af jernbanen på strækningen Aarhus - Hobro vurderes at være i overensstemmelse med den regionale udviklingsstrategi for Region Midtjylland.

6.7.2 Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Nordjylland

Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Nordjylland /20/ tager udgangspunkt i tre indsatsområder, som tager afsæt i Nordjyllands udfordringer og muligheder. Indsatsområderne er:

- Et sammenhængende Nordjylland
- Et Nordjylland i vækst
- Et attraktivt Nordjylland

Her er især indsatsområdet om et sammenhængende Nordjylland relevant. Målet er at skabe mobilitet, vækst og sammenhængskraft i hele Nordjylland ved hjælp af stærke transport- og kommunikationsforbindelser både inden for og ud af regionen. Det gælder den trafikale infrastruktur med veje, jernbaner, havne og lufthavn, som er grundlaget for den kollektive trafik, for virksomhedernes godstransport og for den private trafik i og gennem Nordjylland.

I et sammenhængende Nordjylland er den kollektive trafik et vigtigt element med hensyn til at understøtte pendling til og fra arbejde og uddannelse.

Hastighedsopgraderingen af jernbanen på strækningen Aarhus - Hobro vurderes at være i overensstemmelse med den regionale udviklingsstrategi for Region Nordjylland.

6.8 Råstofplaner

Region Midtjylland har vedtaget Råstofplan 2012 /16/ og Region Nordjylland har vedtaget Råstofplan 2012 /15/. Råstofplanerne skal muliggøre, at råstofindvinding i regionerne så vidt muligt sker på en økonomisk og miljømæssigt bæredygtig måde.

Råstofplanerne viser regionernes udlæg af graveområder og interesseområder. Graveområder er områder, hvor råstofindvinding kan finde sted i planperioden. Interesseområder er områder, hvor der ifølge tilgængelig geologisk viden er en forventning om, at der findes råstoffer af et sådant omfang og kvalitet, at de på sigt kan indgå i råstofforsyningen.

Råstofplanen angiver retningslinjer, der skal sikre, at råstofindvinding kun finder sted inden for de udlagte graveområder samt, at råstofindvinding ikke hindres i interesseområder.

6.8.1 Råstofplan 2012 for Region Midtjylland

Hastighedsopgraderingen af banen på strækningen Aarhus - Hobro berører ingen grave- og /eller interesseområder, og vurderes dermed ikke at være i konflikt med Råstofplan 2012 for Region Midtjylland.

Der henvises til fagnotat om affald og ressourcer /27/, hvor der findes en mere uddybende beskrivelse samt vurdering af bl.a. råstofforbruget til anlægsprojektet.

6.8.2 Råstofplan 2012 for Region Nordjylland

Hastighedsopgraderingen af banen på strækningen Aarhus - Hobro berører ingen grave- og /eller interesseområder, og vurderes dermed ikke at være i konflikt med Råstofplan 2012 for Region Nordjylland.

Der henvises til fagnotat om affald og ressourcer /27/, hvor der findes en mere uddybende beskrivelse samt vurdering af bl.a. råstofforbruget til anlægsprojektet.

6.9 Kommuneplaner

Alle kommuner har i medfør af planlovens § 11 pligt til at udarbejde og vedligeholde en kommuneplan. Kommuneplanen fastlægger for en periode på 12 år de overordnede mål og retningslinjer for den enkelte kommunes arealanvendelse og udvikling i såvel byerne som i det åbne land. Kommuneplanerne revideres hvert fjerde år.

Aarhus Kommunes Kommuneplan 2013 blev vedtaget den 23. oktober 2013 /8/. Favrskov Kommunes Kommuneplan 13 blev vedtaget den 31. oktober 2013 /7/. Randers Kommunes Kommuneplan 2013 blev vedtaget den 2. september 2013 /6/. Mariagerfjord Kommunes Kommuneplan 2013-2025 blev vedtaget den 19. december 2013 /4/.

Kommuneplanen er den bærende og afgørende oversigtlige plan, hvor borgere, virksomheder, interesseorganisationer mv. kan orientere sig om mål og regler for arealanvendelsen i deres kommune og lokalområde.

I kommuneplanerne findes planrammer og retningslinjer for byudvikling samt udvikling i det åbne land. Generelt er byområder og enkelte bynære rekreative områder omfattet af kommuneplanrammer, mens øvrige områder i det åbne land reguleres med generelle retningslinjer.

6.9.1 Det åbne land

I kommuneplanerne er der i det åbne land bl.a. udpeget større uforstyrrede landskaber med særlige natur- og landskabsværdier, friluftsområder, kirkeomgivelser, kulturmiljøer, naturområder og økologiske forbindelser.

De landskabelige, naturmæssige og kulturarvmæssige værdier kan fastholdes gennem planlægning og administration, og retningslinjer skal medvirke til at sikre, at der bliver taget hensyn til disse værdier ved nye anlægsarbejder eller ændret arealanvendelse.

6.9.1.1 Landskabsområder

I kommuneplanerne for de fire kommuner er der udpeget særligt karakteristiske landskabsområder.

Områder med landskabelige værdier er udpeget på baggrund af deres sammensætning af natur- og landskabselementer, terrænformer og kulturhistoriske værdier.

De udpegede landskabsområder inden for undersøgelsesområdet gennemgås nedenfor. Placering på kort fremgår af bilag 4a-d. Der henvises desuden til fagnotat om visuelle forhold /26/, hvor der findes en mere uddybende beskrivelse samt vurdering af landskabsområder, der påvirkes af projektet i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Bevaringsværdigt landskab	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+600 – 111+600, 113+200 – 113+500, 120+400 – 121+100	Aarhus Ådal	Både nord og syd for
122+600 – 126+900	Lyngbygårds Ådal	Langs med banens østlige side
Favrskov Kommune		
126+000 – 131+500	Hammel morænelandskab	Både øst og vest for
132+700 – 140+900	Lilleådal	Både øst og vest for
142+500 – 150+100	Vissing randmorænelandskab	Både syd og nord for
150+100 – 150+600	Thorsø morænelandskab	Syd for
150+900 – 153+700	Gudenådalen	Både øst og vest for
Randers Kommune		
155+700 – 157+400	Område nr. 46	Øst for
157+400 – 159+400	Område nr. 56	Både øst og vest for
159+400 – 160+800, 161+300 – 166+900	Område nr. 40	Både øst og vest for
175+900 – 178+800	Område nr. 62	Hovedsageligt vest for
178+800 – 181+600, 182+800 – 183+300	Område nr. 44	Hovedsageligt vest for
Mariagerfjord Kommune		
187+400 – 188+900		Nord for
187+400 – 189+300, 189+900 – 192+300		Hovedsageligt syd for
192+300 – 197+600		Både øst og vest for
197+600 – 197+800		Både syd og nord for
197+800 – 200+740		Langs banen

Tabel 6. Oversigt over områder inden for undersøgelsesområdet, der er udpeget til bevaringsværdigt landskab på strækningen Aarhus–Hobro.

6.9.1.2 Naturområder og økologiske forbindelser

Formålet med udpegningen af områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser i kommuneplanerne er at sikre, at planlægning og administration i det åbne land sker i overensstemmelse med naturbeskyttelsesinteresser og de mange bevaringsinteresser, der gælder for områderne.

Områder med særlige naturbeskyttelsesinteresser er større sammenhængende områder af særlig betydning for plante- og dyrelivet. Tilstanden af disse områder må ikke ændres. Områder udpeget som potentielle naturområder skal bevares og om muligt forbedres som levesteder for vilde dyr og planter. Inddragelse af arealer i de potentielle naturområder til formål, der kan forringe naturindholdet, skal undgås.

Nedenfor gives et overblik over naturområder inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 3a-d. Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurderinger vedrørende naturbeskyttelse og økologiske forbindelser i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Naturområde	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+600 -110+900	Potentielt naturområde	Nord for
110+600 - 110+800	Særligt naturområde	Nord for
110+600 - 111+400	Potentielt naturområde	Syd for
111+400 - 111+600	Særligt naturområde	Syd for
112+700 - 112+900, 113+200 - 113+500	Potentielt naturområde	Syd for
113+200	Særligt naturområde	Nord for
117+400	Særligt naturområde	Nord for
118+700 - 119+100	Fem områder med særligt naturområde	Både nord og syd for
120+500 - 122+100	Potentielt naturområde	Syd for
120+900 - 121+900	Fire områder med særligt naturområde	Både nord og syd for
122+600 - 123+000	Særligt naturområde	Syd for
123+600 - 123+200	Potentielt naturområde	Syd for
123+600	Særligt naturområde	Nord for
123+700 - 125+900	Særligt naturområde	Nord for
Favrskov Kommune		
126+000	Potentielt naturområde	Nord for
127+400	Særligt naturområde	Nord for
128+200 - 128+400	Potentielt naturområde	Både nord og syd for
128+400	Særligt naturområde	Syd for
129+000 - 129+400	Potentielt naturområde	Vest for
130+100 - 131+500	Potentielt naturområde	Hovedsageligt øst for
130+500	Særligt naturområde	Vest for
132+500 - 132+900	Potentielt naturområde	Øst for
132+900 - 133+200	Særligt naturområde	Vest for
133+300 - 133+800	Potentielt naturområde	Syd for
133+700 - 133+800	Særligt naturområde	Både syd og nord for
133+900 - 140+000	Potentielt naturområde	Langs med

Kilometrering	Naturområde	Placering i forhold til banen
139+000	Særligt naturområde	Vest for
139+600 - 140+900	Særligt naturområde	Både syd og nord for
142+700 - 143+500	Potentielt naturområde	Langs med
144+800	Særligt naturområde	Nord for
147+400 - 149+300	Potentielt naturområde	Både syd og nord for
147+900	Særligt naturområde	Syd for
148+200 - 148+600	Særligt naturområde	Nord for
149+100 - 149+400	Særligt naturområde	Syd for
149+600 - 150+200	Potentielt naturområde	Langs med
150+900 - 153+700	Potentielt naturområde	Langs med
Randers Kommune		
153+700 - 153+900	Potentielt naturområde	Øst for
155+800 - 156+100	Særligt naturområde	Øst for
156+100 - 160+400	Potentielt naturområde	Øst for
157+300	Særligt naturområde	Både syd og nord for
157+900	Særligt naturområde	Syd for
158+500	Særligt naturområde	Syd for
160+400 - 160+700	Særligt naturområde	Både øst og vest for
161+400 - 162+100	Potentielt naturområde	Både syd og nord for
162+100 - 163+400	Fire særlige naturområde	Både syd og nord for
162+500 - 165+400	Potentielt naturområde	Både syd og nord for
165+700 - 165+900	To særlige naturområde	Nord for
165+900	Potentielt naturområde	Nord for
165+900 - 166+900	Tre særlige naturområde	Både øst og vest for
166+800	Potentielt naturområde	Både øst og vest for
169+300 - 170+000	Potentielt naturområde	Langs med
169+600 - 170+000	To særlige naturområde	Både syd og nord for
171+200 - 171+700	To særlige naturområde	Nord for
171+200 - 172+500	Potentielt naturområde	Langs med
172+100 - 172+400	To særlige naturområde	Både syd og nord for
172+700 - 173+000	Potentielt naturområde	Syd for
173+100	Særligt naturområde	Syd for
173+300 - 173+700	Potentielt naturområde	Syd for
174+300	Særligt naturområde	Nord for
176+100 - 176+600	Særligt naturområde	Syd for
176+500 - 181+600	Potentielt naturområde	Langs med
177+800	Særligt naturområde	Syd for
178+200 - 181+600	Særligt naturområde	Syd for
182+800 - 183+300	Potentielt naturområde	Vest for
Mariagerfjord Kommune		
186+500 - 187+100	Særligt naturområde	Nord for
187+400 - 189+300	Særligt naturområde	Både nord og syd for
189+900 - 194+600	Særligt naturområde	Både nord og syd for

Kilometrering	Naturområde	Placering i forhold til banen
197+500 – 200+740	Særligt naturområde	Både øst og vest for

Tabel 7. Oversigt over områder inden for undersøgelsesområdet, der er udpeget til naturområder på strækningen Aarhus – Hobro.

Naturområderne bliver forbundet af økologiske forbindelser (spredningskorridorer), der giver mulighed for, at planter og dyr kan leve og spredes gennem det åbne land. De økologiske forbindelser skal søges friholdt for byudvikling og tekniske anlæg. Hvor anlæg af nye veje og jernbaner skærer spredningskorridorerne, skal anlæggene indrettes med faunapassager, så dyrelivets spredningsmuligheder opretholdes. De potentielle naturområder skal friholdes for byggeri, anlæg og ændret arealanvendelse, der forringer muligheden for at oprette nye naturområder eller etablere sammenhænge mellem eksisterende naturområder.

Nedenfor gives et overblik over de økologiske forbindelser inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 5a-d. Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurderinger vedrørende naturbeskyttelse og økologiske forbindelser i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Økologisk forbindelse	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+600 – 111+000, 111+300 – 111+600	Økologisk forbindelse	Både syd og nord for
120+500 – 122+100	Økologisk forbindelse	Langs med
122+700 – 123+200	Økologisk forbindelse	Øst for
125+700 – 125+900	Økologisk forbindelse	Øst for
Favrskov Kommune		
156+000 – 126+400	Økologisk forbindelse	Vest for
128+200 – 128+400	Økologisk forbindelse	Både syd og nord for
130+300 – 131+500	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for
132+500 – 133+800	Økologisk forbindelse	Langs med
136+800 – 140+900	Økologisk forbindelse	Langs med
143+400 – 144+500, 146+000 – 153+700	Økologisk forbindelse	Langs med
Randers Kommune		
155+900 – 158+500	Økologisk forbindelse	Langs med
162+400 – 162+800	Økologisk forbindelse	Både syd og nord for
166+500 – 166+800	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for
176+600	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for
177+300 – 178+000	Økologisk forbindelse	Syd for
179+900 – 181+400	Økologisk forbindelse	Vest for
181+400	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for

Kilometrering	Økologisk forbindelse	Placering i forhold til banen
Mariagerfjord Kommune		
186+400 – 187+100	Økologisk forbindelse	Nord for
187+500	Økologisk forbindelse	Både syd og nord for
190+000 – 197+800	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for
198+000 – 200+740	Økologisk forbindelse	Både øst og vest for

Tabel 8. Oversigt over områder inden for undersøgelsesområdet, der er udpeget til økologiske forbindelser på strækningen Aarhus – Hobro.

6.9.1.3 Jordbrugsområder

Det overordnede mål med udpeging og retningslinjer for jordbrugsinteresser er at sikre, at anvendelse af landbrugsjord til jordbrugsformål sker under hensyntagen til et rent miljø og en mangfoldighed i natur og landskab, og at inddragelse af landbrugsjord til andre formål i størst muligt omfang begrænses.

Hensynet til jordbrugsmæssige interesser er bl.a. udtrykt i Fødevareministeriets cirkulære om varetagelsen af de jordbrugsmæssige interesser under kommune- og lokalplanlægningen /21/. Ifølge cirkulæret skal der for at sikre en bæredygtig udvikling lægges vægt på, at forbruget af landbrugsjord til ikke-jordbrugsmæssige formål ikke bliver større end nødvendigt. Ved nødvendige arealinddragelser bør der lægges vægt på, at de bedste landbrugsjorder og større samlede jordbrugsområder bevares.

De særligt værdifulde landbrugsområder er områder, der er værdifulde for såvel planteavl, husdyrbrug samt frugt- og grøntsagsproduktion. Disse områder skal så vidt muligt forblive i jordbrugsdrift og dermed så vidt muligt forbeholdes landbrugsproduktion. Det er ensbetydende med, at der som udgangspunkt ikke skal planlægges eller etableres anlæg og andet, der på væsentlige måder begrænser mulighederne for landbrugets drift. Nedenfor gives et overblik over de værdifulde landbrugsområder inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 8b-d.

Kilometrering	Jordbrugsinteresser	Placering i forhold til banen
Favrskov Kommune		
126+000 – 126+600	Værdifuldt landbrugsområde	Hovedsageligt øst for
128+600 – 130+400	Værdifuldt landbrugsområde	Vest for
130+500 – 131+100	Værdifuldt landbrugsområde	Vest for
133+900 – 137+100	Værdifuldt landbrugsområde	Vest for
145+000 – 147+900	Værdifuldt landbrugsområde	Nord for

Kilometrering	Jordbrugsinteresser	Placering i forhold til banen
Randers Kommune		
157+300 – 160+300	Værdifuldt landbrugsområde	Nord for
160+600 – 160+800	Værdifuldt landbrugsområde	Øst for
161+200 – 161+700	Værdifuldt landbrugsområde	Vest for
173+700 – 175+300	Store husdyrbrug	Syd for
173+700 – 175+700	Værdifuldt landbrugsområde	Syd for
178+500 – 179+000	Værdifuldt landbrugsområde	Nord for
183+300 – 187+400	Værdifuldt landbrugsområde	Både øst og vest for
183+400 – 184+600	Store husdyrbrug	Både øst og vest for
185+300 – 187+400	Store husdyrbrug	Både nord og syd for
188+900 – 189+700	Værdifuldt landbrugsområde	Nord for
192+000 – 192+400	Værdifuldt landbrugsområde	Øst for

Tabel 9. Oversigt over jordbrugsinteresser inden for undersøgelsesområdet, der er på strækningen Aarhus – Hobro.

6.9.1.4 Lavbundsarealer

I kommuneplanerne udpeges lavbundsarealer og lavbundsarealer med mulighed for at udvikle sig til områder af stor værdi for naturen. Lavbundsarealer skal friholdes for byggeri, anlæg, jorddeponering med videre, hvis det forhindrer, at det naturlige vandstands niveau kan genskabes. Inden for arealer udpeget til genopretning af vådområder må der ikke gives tilladelse til byggeri og anlæg med videre, som kan hindre, at det naturlige vandstands niveau og de naturgivne strømningsforhold kan genskabes.

Genopretning af vådområder i lavbundsarealer skal ske på baggrund af en særlig vurdering af potentialet for naturgenopretning og virkninger på omgivelserne.

Nedenfor gives et overblik over lavbundsarealer og lavbundsarealer til genopretning inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 5a-d. Der henvises til fagnotat om natur og overfladevand /24/, hvor der findes uddybende beskrivelse samt vurderinger vedrørende lavbundsarealer i hhv. anlægs og driftsfasen.

Kilometrering	Lavbundsareal	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
120+700 - 121+200	Lavbundsareal der kan genoprettes	Nord for
Favrskov Kommune		
128+400	Lavbundsareal	Krydser banen
130+500	Lavbundsareal der kan genoprettes	Krydser banen
131+200 - 131+600	Lavbundsareal der kan genoprettes	Øst for
131+500	Lavbundsareal	Vest for
132+800 - 133+200	Lavbundsareal	Øst for
133+600 - 133+900	Lavbundsareal	Nord for
136+800 - 138+700	Lavbundsareal	Både øst og vest for
139+400 - 141+000	Lavbundsareal der kan genoprettes	Vest for
142+700 - 145+900	Lavbundsareal der kan genoprettes	Syd for
146+000 - 150+100	Lavbundsareal der kan genoprettes	Syd for
151+000 - 152+000	Lavbundsareal	Syd for
152+000 - 153+700	Lavbundsareal der kan genoprettes	Både øst og vest for
Randers Kommune		
153+700	Lavbundsareal	Både øst og vest for
155+100	Lavbundsareal	Vest for
155+600 - 156+200	Lavbundsareal	Både øst og vest for
156+000 - 160+600	Lavbundsareal der kan genoprettes	Vest for
157+300	Lavbundsareal	Nord for
160+200 - 161+200	Lavbundsareal	Både øst og vest for
161+400 - 163+600	Lavbundsareal der kan genoprettes	Både syd og nord for
163+600 - 163+800	Lavbundsareal	Både syd og nord for
165+700 - 168+800	Lavbundsareal	Både syd og nord for
165+900 - 166+700	Lavbundsareal der kan genoprettes	Vest for
166+900	Lavbundsareal	Vest for
168+100 - 168+400	Lavbundsareal	Syd for
169+600 - 170+000	Lavbundsareal	Både syd og nord for
171+300 - 171+800	Lavbundsareal	Nord for
172+100 - 172+400	Lavbundsareal	Både syd og nord for
172+800 - 173+100	Lavbundsareal	Syd for
173+500	Lavbundsareal	Syd for

Kilometrering	Lavbundsareal	Placering i forhold til banen
175+300	Lavbundsareal	Nord for
175+600 – 176+700	Lavbundsareal	Syd for
176+600 – 178+200	Lavbundsareal der kan genoprettes	Syd for
177+800 – 181+700	Lavbundsareal	Syd for
179+600 – 181+300	Lavbundsareal der kan genoprettes	Nord for
Randers og Mariagerfjord Kommune		
183+200 – 183+400	Lavbundsareal	Både øst og vest for
Mariagerfjord Kommune		
184+300	Lavbundsareal	Syd for
184+600 – 185+300	Lavbundsareal	Både øst og vest for
187+400 – 189+100	Lavbundsareal	Både øst og vest for
192+300	Lavbundsareal	Øst for
192+300	Lavbundsareal	Øst for
193+000 – 193+500	Lavbundsareal	Både øst og vest for
193+700	Lavbundsareal	Både øst og vest for
193+900	Lavbundsareal	Både øst og vest for
194+500 – 195+000	Lavbundsareal	Vest for
194+800 – 197+500	Lavbundsareal der kan genoprettes	Syd for
195+200 – 195+700	Lavbundsareal	Nord for
198+100	Lavbundsareal	Både øst og vest for
199+700 – 200+740	Lavbundsareal	Både øst og vest for

Tabel 10. Oversigt over lavbundsarealer inden for undersøgelsesområdet, der er på strækningen Aarhus – Hobro.

6.9.1.5 Kystnærhedszonen

Kystnærhedszonen er som beskrevet i afsnit 6.5 fastlagt af staten, og er i princippet en tre km bred zone langs alle danske kyster. Zonen varierer i bredde efter forholdene i kystlandskaberne.

Kommunerne har mulighed for gennem deres kommuneplan at udvide retningslinjerne for kystnærhedszonen, ved eksempelvis at inddele kystområdet i forskellige typer af områder. De berørte kommuner i dette projekt har ikke lavet yderligere retningslinjer for kystnærhedszonen.

Kravene til bebyggelse i kystnærhedszonen gælder ikke for overordnede infrastruktur anlæg, så kystnærhedszonen vil ikke blive yderligere behandlet i dette fagnotat.

6.9.1.6 Kirkeomgivelser

Kirkeomgivelser er geografisk afgrænsede områder, der fremgår af kommuneplanerne.

Det er hensigten med udpegningen af kirkeomgivelser at sikre, at der ikke byudvikles på arealer, der har betydning for oplevelsen af kirken, og at en sådan udvikling kun sker på stedet, hvis det ud fra en samfundsmæssig betragtning er nødvendig. Ved byggeri og anlæg skal der derfor tages højde for de visuelle påvirkninger af kirkerne.

Nedenfor gives et overblik over de to kirkeomgivelser, der er beliggende inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 6a-d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurdering af de kirkeomgivelser, som projektet berører.

Kilometrering	Kirke	Placering i forhold til banen
Favrskov Kommune		
145+700	Lerbjerg Kirke	Syd og nord for
Randers Kommune		
177+500	Kousted Kirke	Nordøst for

Tabel 11. Oversigt over kirker på strækningen Aarhus – Hobro, hvor de tilhørende kirkeomgivelser er beliggende inden for undersøgelsesområdet.

6.9.1.7 Kulturmiljøer

Fortidsminder og mange typer af kulturhistoriske spor er beskyttet gennem museumsloven /23/ og naturbeskyttelsesloven /3/. Det omgivende landskab, hvor der er stor sandsynlighed for at gøre fund, er imidlertid ikke beskyttet af lovgivning.

Inden for de udpegede bevaringsværdige kulturmiljøer skal de kulturhistoriske værdier i videst muligt omfang beskyttes. Der må derfor normalt ikke opføres byggeri, etableres anlæg eller foretages andre indgreb, der ødelægger eller i væsentlig grad forringer oplevelsen eller kvaliteten af de kulturhistoriske værdier. Ændringer i de udpegede bevaringsværdige kulturmiljøer skal ske med respekt for de kulturhistoriske værdier.

Nedenfor gives et overblik over de 15 værdifulde kulturmiljøer, der er beliggende inden for undersøgelsesområdet. Placering på kort fremgår af bilag 4a-d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en uddybende beskrivelse samt vurdering af de kulturmiljøer, som projektet berører i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Kulturmiljø	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+500	Hammelbanen	Syd for
111+000	Haveforeninger i Åby	Nord for
111+700	Gammel Åby	Nord for
115+400 – 126+000	Den østjyske længdebane	Langs med
Favrskov Kommune		
131+100	Norringure	Øst for
131+500	Gammel Hinnerup Stationsby	Vest for
139+200 – 140+100	Kollerup Herregårdslandskab	Nordøst for
141+000	Hadsten Stationsby	Sydvest og nordøst for
145+300	Kirkeindsigtsområde til Lerbjerg Kirke	Nord og syd for
148+500 – 148+800	Bidstrup	Syd for
149+700 – 150+000	Herregårdslandskab	
150+700 – 180+900	Laurbjerg Stationsby	Sydvest og nordøst for
151+400 – 153+700	Herregårdslandskaberne Østergård og Løjstrup	Øst og vest for
Randers Kommune		
153+900 – 162+600	Gudenåstrækstien	Øst for til vest for
154+200	Stationsmiljøet i Langå	Øst for
182+300	Andelsmejeriet "Central"	Sydvest for

Tabel 12. Oversigt over kulturmiljøer inden for undersøgelsesområdet på strækningen Aarhus-Hobro.

6.9.1.8 Rekreative interesser

Det åbne land har væsentlig rekreativ værdi for befolkningen. I kommuneplanerne er områder, som har en særlig betydning for større dele af befolkning, udpeget som områder til fritidsformål.

Som udgangspunkt sikres offentlighedens adgang til naturen ad veje og stier ved naturbeskyttelseslovens kapitel 4 (strande, skove, udyrkede og klitfredede arealer, veje og stier samt sejlads). Derudover opnås også forbedrede muligheder for færdsel i det åbne land ved de planlagte regionale og nationale cykelstier og vandrerruter, som fastlægges i kommuneplanerne. Kommuneplanernes bestemmelser skal sikre, at de udpegede vandre- og cykelruter opretholdes.

Nedenfor gives et overblik over rekreative interesser inden for undersøgelsesområdet, der består af forskellige retningslinjer i de forskellige kommuneplaner. Placering på kort fremgår af bilag 7a, c og d. Der henvises til fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser /28/, hvor der findes en

uddybende beskrivelse samt vurdering af de rekreative forhold, som projektet berører i hhv. anlægs- og driftsfasen.

Kilometrering	Rekreative interesser	Placering i forhold til banen
Aarhus Kommune		
110+600 – 111+600	Grøn kile	Både syd og nord for
111+000 – 111+400	Kolonihaveområde	Nord for
112+600 – 112+900	Bynært landskab	Nord for
112+700 – 113+500	Grøn kile	Syd for
116+100 – 122+100	Grøn kile	Både syd og nord for
118+800 – 122+100	Bynært landskab	Vest for
122+600 – 125+300	Bynært landskab	Øst for
Randers Kommune		
165+400 – 165+600	Kolonihaveområde	Nord for
173+800 – 174+100	Grøn kile	Syd for

Tabel 13. Oversigt over rekreative interesser inden for undersøgelsesområdet, der er på strækningen Aarhus – Hobro.

Inden for undersøgelsesområdet i Favrskov Kommune findes der fire regionale cykelruter og to regionale vandreruter.

6.9.2 Kommuneplanrammer

I kommuneplanerne er der beskrevet rammer for lokalplanlægningen, også kaldet kommuneplanrammer. Kommuneplanrammerne omhandler enkelte områder af kommunen og fastlægger den overordnede arealanvendelse og bestemmelser for indholdet af en eventuel lokalplan for det enkelte område for at sikre en sammenhængende bystruktur og kommunens overordnede mål for byudviklingen. Ifølge planloven /1/ kan der ikke lokalplanlægges for områder, der ikke er opstillet kommuneplanrammer for. Der skal derfor fastsættes rammer for alle områder, hvor der forventes gennemført lokalplaner.

I bilag 1 præsenteres de kommuneplanrammer, der findes inden for undersøgelsesområdet. Rammerne er oplistet i en tabel og illustreret på kort for de fire kommuner Aarhus, Favrskov, Randers og Mariagerfjord.

Såfremt kommuneplanrammerne indeholder bestemmelser, der påvirkes af projektet, fremgår det af nedenstående tabel, mens det i kapitlerne om konsekvenser i anlægs- og driftsfasen redegøres for påvirkningsgraden.

Kilometrering	Kommuneplanramme	Titel	Generel anvendelse
Favrskov Kommune			
127+400-127+600	5.OF.6	Søften	Offentlige formål - nærbanestation
135+500-139+100	13.RE.2	Rekreativt område	Rekreativt område
135+500-142+500	1.TA.1	Hadsten	Tekniske anlæg - bane
139+200-140+200	1.RE.6	Hadsten	Rekreativt område
145+700-146+000	12.LB.15	Lerbjerg-Svejstrup	Blandet bolig og erhverv
146+000-147+500	13.RE.1	Rekreativt område	Rekreativt område
149+800-150+800, 151+000-151+100	8.BO.1	Laurbjerg	Boligområde
Randers Kommune			
156+800-157+300	3.01.R.2	Skydebane	Rekreativt område
160+800-161+100	3.02.B.7	Engvej	Boligområde
161+400	3.02.R.1	Rideklub	Rekreativt område
161+000-161+400	3.02.E.1	Engvej, Engkrogen	Erhvervsområde
160+900-161+100	3.02.BE.1	Blandet bolig og erhverv	Blandet bolig og erhverv
161+150 161+200	3.02.C.2	Skovboulevarden	Centerområde - bycenter
162+700-165+400, 165+700-166+800	1.04.L.2	Vorup Enge	Landområde, naturområde
165+700-166+200	1.04.B.9	Kærgade - Bøsbrovej	Boligområde (åben lav)
166+200-166+400	1.04.BE.5	Åvej	Blandet bolig og erhverv
166+500-166+800	1.01.R.4	Banespor i Vorup	Rekreativt område
166+900-167+200	1.02.O.11	Hvidemølle, Snepladsen	Område til offentlige formål
166+900-167+200	1.01.O.6	Randers Regnskov	Område til offentlige formål
167+200-167+700	1.02.BE.5	Jernbanegade	Blandet bolig og erhverv
169+300-169+800	1.06.B.14	Karetmagervej	Boligområde
169+800-170+000	1.06.L.4	Oust Møllevvej	Landområde,

Kilometrering	Kommuneplanramme	Titel	Generel anvendelse
			Naturområde
170+000-170+300	1.06.R.2	Oust Møllevvej	Rekreativt område
170+200-170+300	1.05.B.5	Niels Bohrsvej	Boligområde, lav
170+700-172+500, 172+700-173+000	4.00.L.11	Naturområde, Svejstrupvej	Landområde, Naturområde
170+900-171+400	1.05.E.1	Viborgvej	Erhvervsområde
172+500-173+800, 174+700-175+400	4.00.L.12	Landbrugsområde, Svejstrupvej	Landområde
172+500-173+800, 174+700-175+400	4.00.L.12	Landbrugsområde, Svejstrupvej	Landområde
176+000-176+700	4.00.L.13	Naturområde, Skovvadbrovej	Landområde, Naturområde
Mariagerfjord Kommune			
189+600-189+700	ONS.C.1	Centerområde - v/Viborg Landevej	Centerområde
197+900-198+100	HOB.B.10	Boligområde - Skivevej, Ølsvej "Bærkvarteret"	Boligområde, åben, lav
197+800-198+100	HOB.E.5	Erhvervsområde - Aalykkevej	Erhvervsområde
198+100-198+300	HOB.R.18	Rekreativt område v/Tyttebærvej	Rekreativt område

Tabel 14. Kommuneplanrammer inden for undersøgelsesområdet, der berøres af projektet.

6.10 Lokalplaner

Lokalplanen er en detaljeret plan, der beskriver udviklingen for et bestemt område. Lokalplanen udarbejdes af byrådet og skal være i overensstemmelse med kommuneplanens rammer for lokalplanlægning. Lokalplanen er direkte retsligt bindende for ejere og brugere af fast ejendom.

I bilag 2 præsenterer de lokalplaner, der findes inden for undersøgelsesområdet. Lokalplanerne er oplistet i en tabel og illustreret på kort for de fire kommuner Aarhus, Favrskov, Randers og Mariagerfjord. For hver plan er der redegjort for arealanvendelsen og planens hovedformål.

Såfremt lokalplanerne indeholder bestemmelser, som påvirkes af projektet, fremgår det af nedenstående tabel, mens det i kapitlerne om konsekvenser i anlægs- og driftsfasen redegøres for påvirkningsgraden.

Kilometrering	Lokalplannummer og titel
Favrskov Kommune	
149+800- 150+000	122.-717 Laurbjerg By
Randers Kommune	
160+900- 161+100	540 Bolig og erhvervsområde ved Skovboulevarden i Stevnstrup
166+800- 167+100	278-R Randers Regnskov Ekspansiv
166+800- 167+300	548 Randers Regnskogs udvidelse på "Snepladsen"
170+900- 171+400	216-R Erhvervsområde ved Viborgvej
Mariagerfjord Kommune	
189+300- 189+900	174 Onsild Stationsby
197+600- 197+900	136 Lokalplan for et boligområde mellem Skivevej og jernbanen i Hobro.
197+800- 198+100	104 Lokalplan for industriområde ved Skivevej i Hobro.

Tabel 15. Lokalplaner inden for undersøgelsesområdet, der berøres af projektet.

7 Konsekvenser i anlægsfasen – midlertidige påvirkninger af Grundløsningen

7.1 Miljøpåvirkning i anlægsfasen

I de følgende afsnit gennemgås *Grundløsningens* påvirkninger under anlægsfasen i relation til de planlægningsmæssige forhold. Påvirkningerne omfatter både arealinddragelsen til det permanente anlæg samt midlertidige arealinddragelser i forbindelse med arbejdsarealer, arbejdspladser og adgangsveje.

Dette fagnotat behandler de planlægningsmæssige forhold i henhold til kommuneplanrammer og lokalplaner, mens de andre beskrevne forhold i afsnittet om eksisterende forhold behandles i andre fagnotater.

Nedenstående afsnit er delt op i geografisk rækkefølge fra syd mod nord og beskriver, hvordan anlægsarbejderne for *Grundløsningen* påvirker de arealer på strækningen, der er omfattet af kommuneplanrammer og lokalplaner.

Bilag 1 og 2 præsenterer de kommuneplanrammer og lokalplaner, der findes inden for undersøgelsesområdet. Rammerne og lokalplanerne er oplistet i en tabel og illustreret på kort for de fire kommuner Aarhus, Favrskov, Randers og Mariagerfjord. For hver plan er det angivet, om der sker en påvirkning pga. projektet.

7.1.1 Kommuneplanrammer

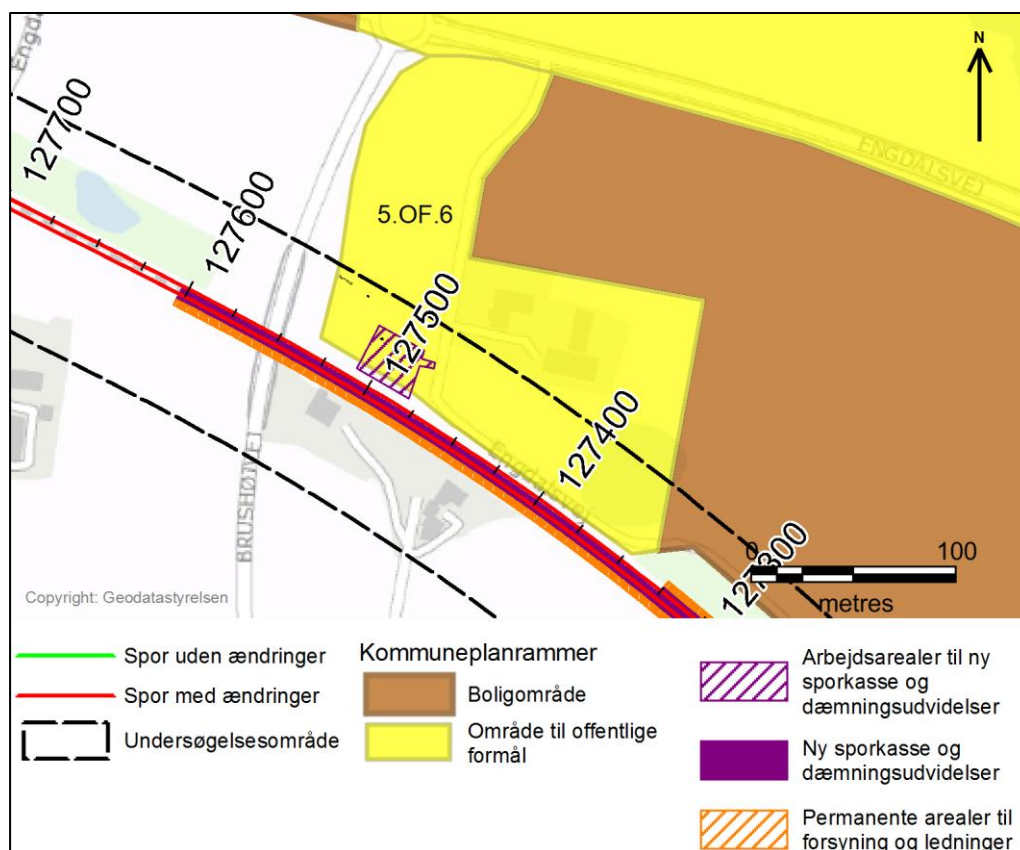
7.1.1.1 Aarhus Kommune

Ingen af kommuneplanrammerne påvirkes af *Grundløsningen*.

7.1.1.2 Favrskov Kommune

Rammeområde 5.OF.6, Søften, Favrskov Kommune

Rammeområdets anvendelse er offentlige formål i form af en eventuel fremtidig nærbanestation.



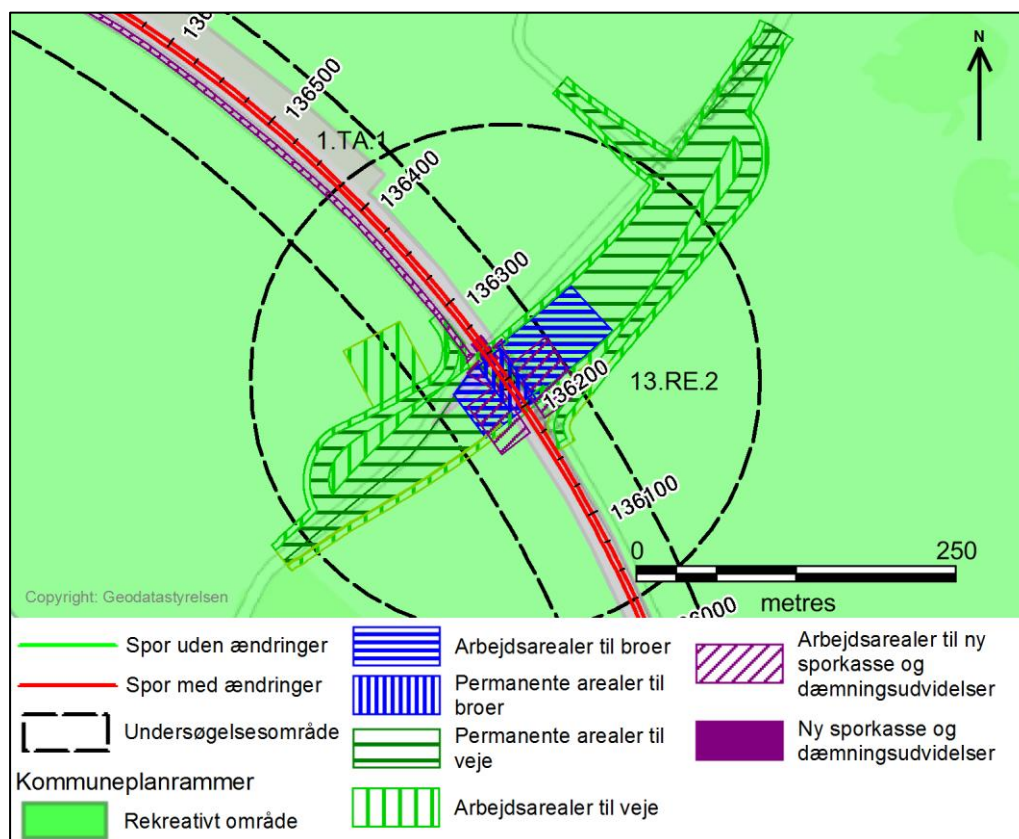
Figur 2. Rammeområde 5.OF.6 i Søften, Favrskov Kommune.

Området er udlagt til baneformål, og det vurderes, at den midlertidige arealinddragelse til arbejdsarealer ved km 127+500 (se Figur 2) i anlægsfasen kun medfører en mindre midlertidig påvirkning på rammeområdet, da aktiviteter tilknyttet området ikke vurderes at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til offentlige formål.

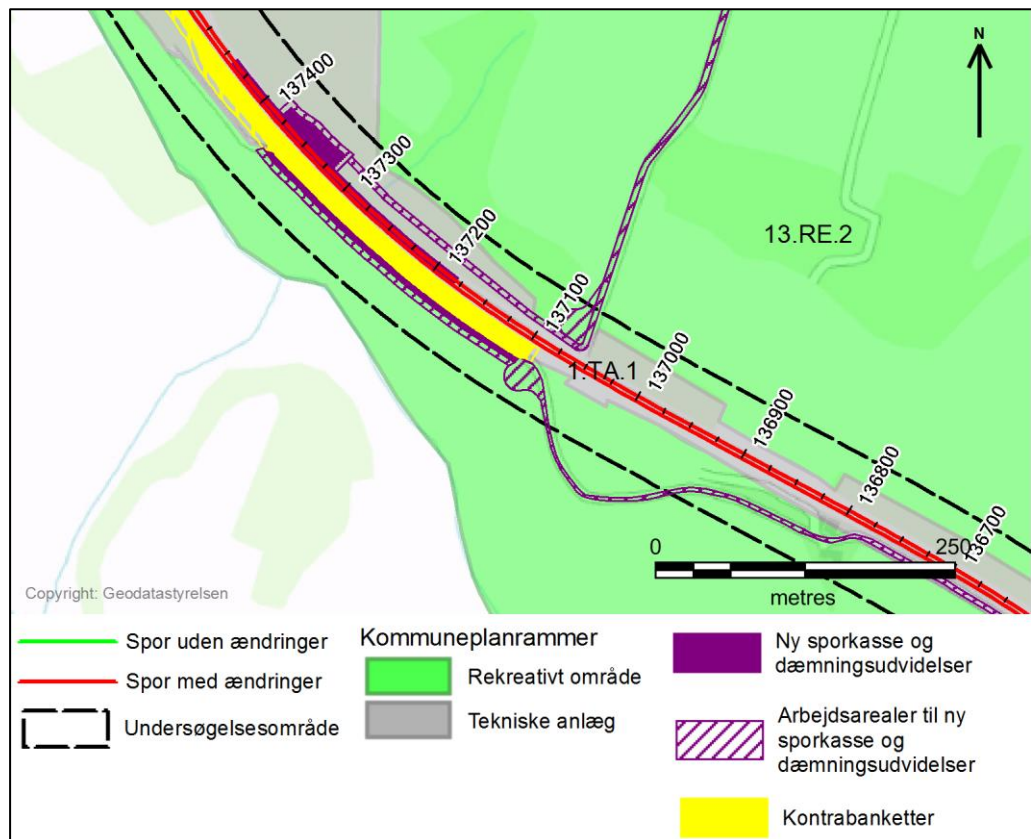
Rammeområde 13.RE.2 – Rekreativt område, Tåstrup, Favrskov Kommune

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område og jordbrugsformål.



Figur 3. Rammeområderne 13.RE.2 og 1.TA.1 ved Tåstrup, Favrskov Kommune.

Der sker en moderat, permanent påvirkning ved, at der inddrages eksisterende landbrugsarealer til vej- og broanlæg ved km 136+200 (se Figur 3). Etablering af ny vej og bro over banen sikrer den fortsatte brug af landbrugs- og rekreative arealer på begge sider af banen. Den eksisterende vej, Haarvadbro, anvendes som midlertidigt arbejdsareal i anlægsfasen.

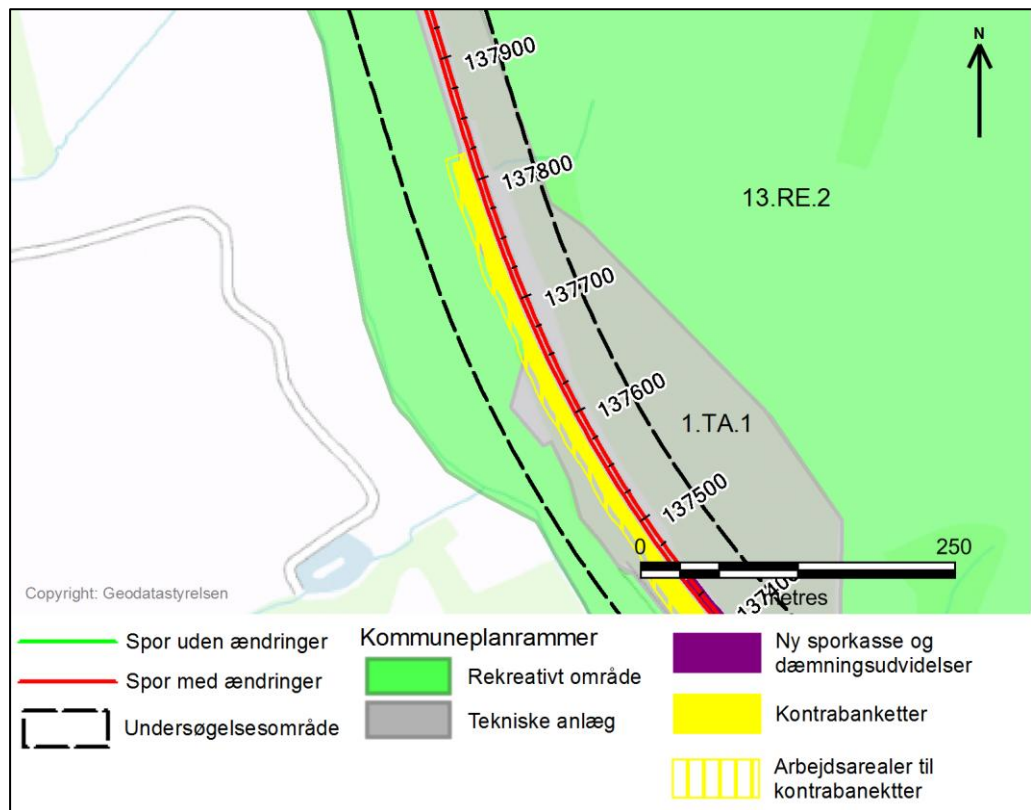


Figur 4. Rammeområderne 13.RE.2 og 1.TA.1 ved Tåstrup, Favrskov Kommune.

Ved km 136+800 – 137+100 (se Figur 4) etableres der en midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet. Vejen følger delvist det eksisterende traktorspor langs med banen. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af det rekreative område, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

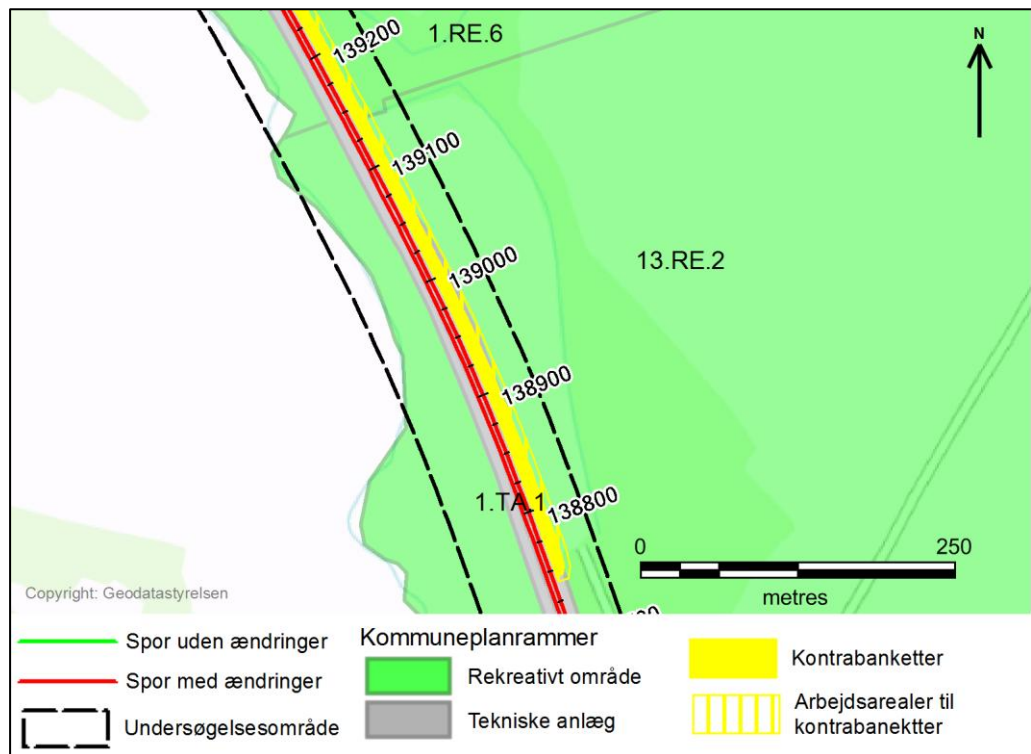
Ved km 137+100 (se Figur 4) etableres en midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet. Vejen følger eksisterende vej. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af det rekreative område, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

Fra km 137+100 til km 137+400 (se Figur 4) etableres en dæmningsudvidelse samt en kontrabanket inden for rammeområdet. Der sker en mindre, permanent påvirkning af det rekreative område, da der inddrages nye arealer til baneformål langs den eksisterende bane. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.



Figur 5. Rammeområderne 13.RE.2 og 1.TA.1 ved Tåstrup, Favrskov Kommune.

Ved km 137+650 – 137+825 etableres en kontrabanket inden for rammeområdet langs den eksisterende bane. Der sker en mindre, permanent påvirkning af det rekreative område, da der inddrages nye arealer til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.



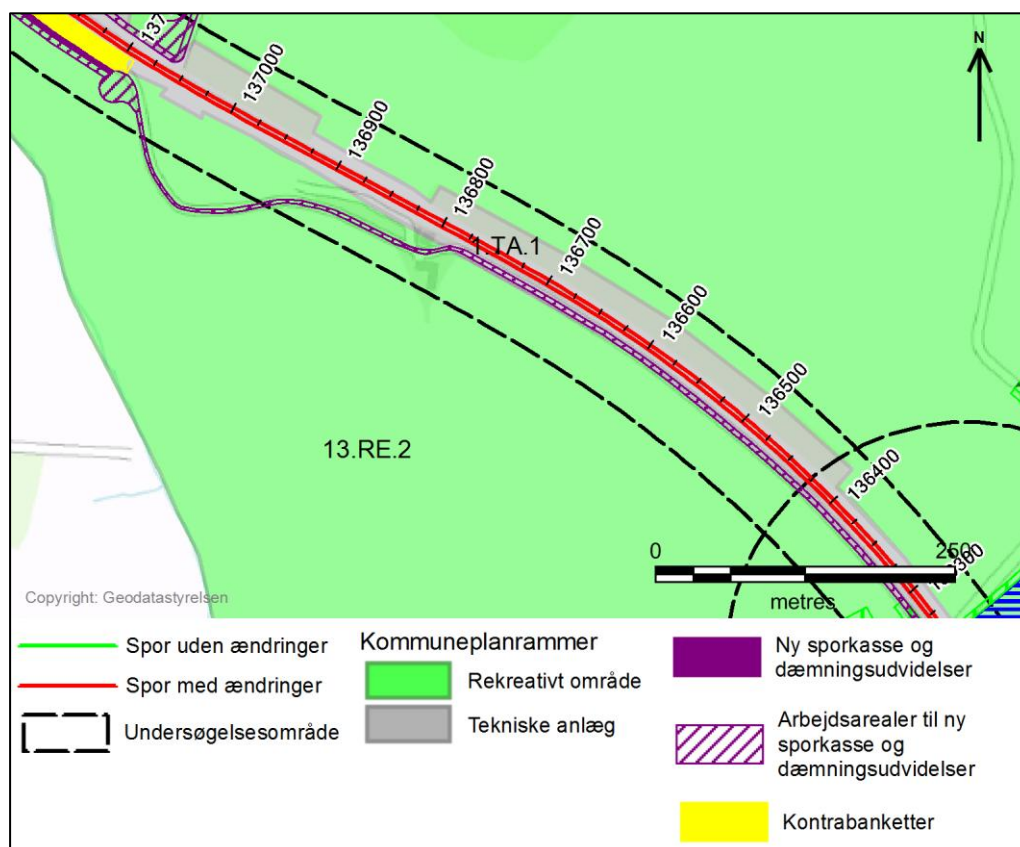
Figur 6. Rammeområderne 13.RE.2 og 1.TA.1 ved Tåstrup, Favrskov Kommune.

Fra km 138+750 til km 139+150 (se Figur 6) etableres inden for rammeområdet midlertidige arbejdsarealer til en ny kontrabanket samt selve kontrabanketten langs den eksisterende bane. Der sker en mindre, midlertidig og permanent påvirkning af det rekreative område, da der midlertidigt og permanent inddrages arealer til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål, og da der tillige er tale om midlertidige aktiviteter.

Rammeområde 1.TA.1, Hadsten, Favrskov Kommune.

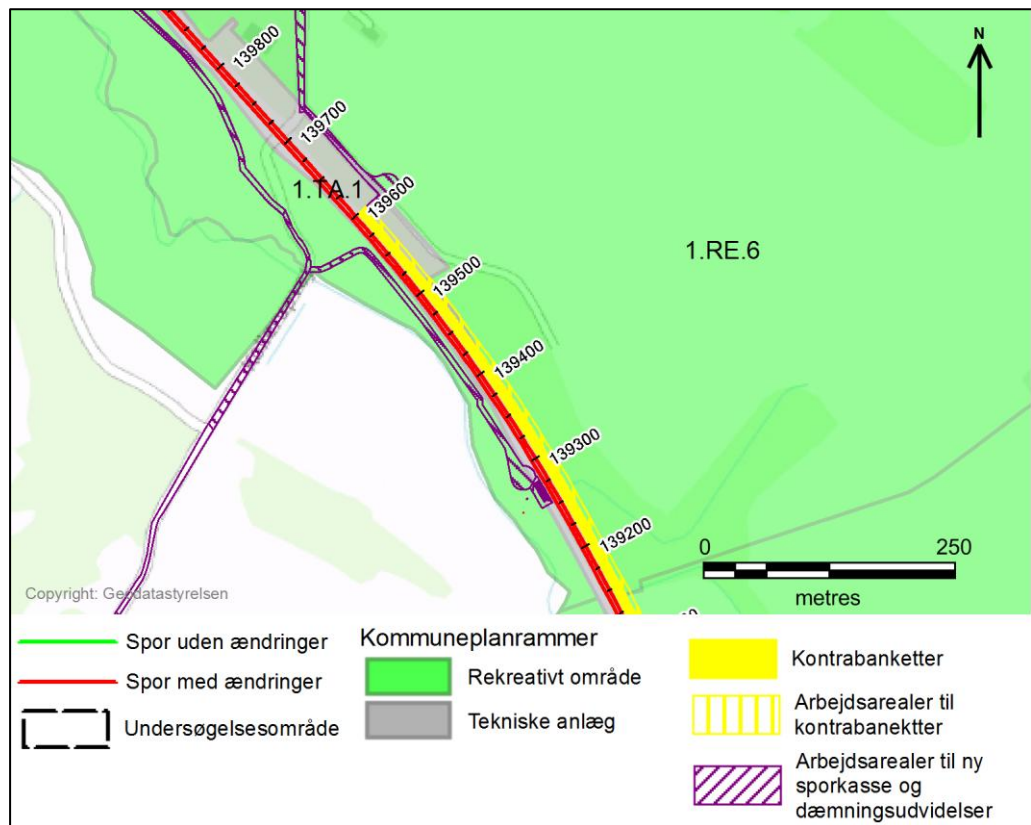
Rammeområdets anvendelse er tekniske anlæg – bane.



Figur 7. Rammeområderne 13.RE.2 og 1.TA.1 ved Tåstrup, Favrskov Kommune.

Den eksisterende vej, Haarvadbros, anvendes som midlertidigt arbejdsareal i anlægsfasen fra km 136+300 – 136+800 inden for rammeområdet (se Figur 7). Der sker ingen påvirkning af området med tekniske anlæg, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

Der etableres dæmningsudvidelser og kontrabanketter med tilhørende arbejdsarealer inden for arealet udlagt til bane på strækningen km 137+100 – 137+825, hvilket fremgår af Figur 4 og Figur 5. Der sker ingen påvirkning af rammeområdet, da påvirkningen ligger inden for rammeområdets formål.



Figur 8. Rammeområde 1.TA.1 og 1.RE.6 i Hadsten, Favrskov Kommune.

Der etableres kontrabanketter med tilhørende arbejdsarealer inden for arealet udlagt til bane på strækningen km 138+750 – 139+600, hvilket fremgår af Figur 6 og Figur 8. Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, men påvirkningen ligger inden for rammeområdets formål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Der etableres en midlertidig anlægsvej på strækningen km 139+500 – 139+700 på en eksisterende vej inden for rammeområdet, hvilket fremgår af Figur 8. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af området med tekniske anlæg, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

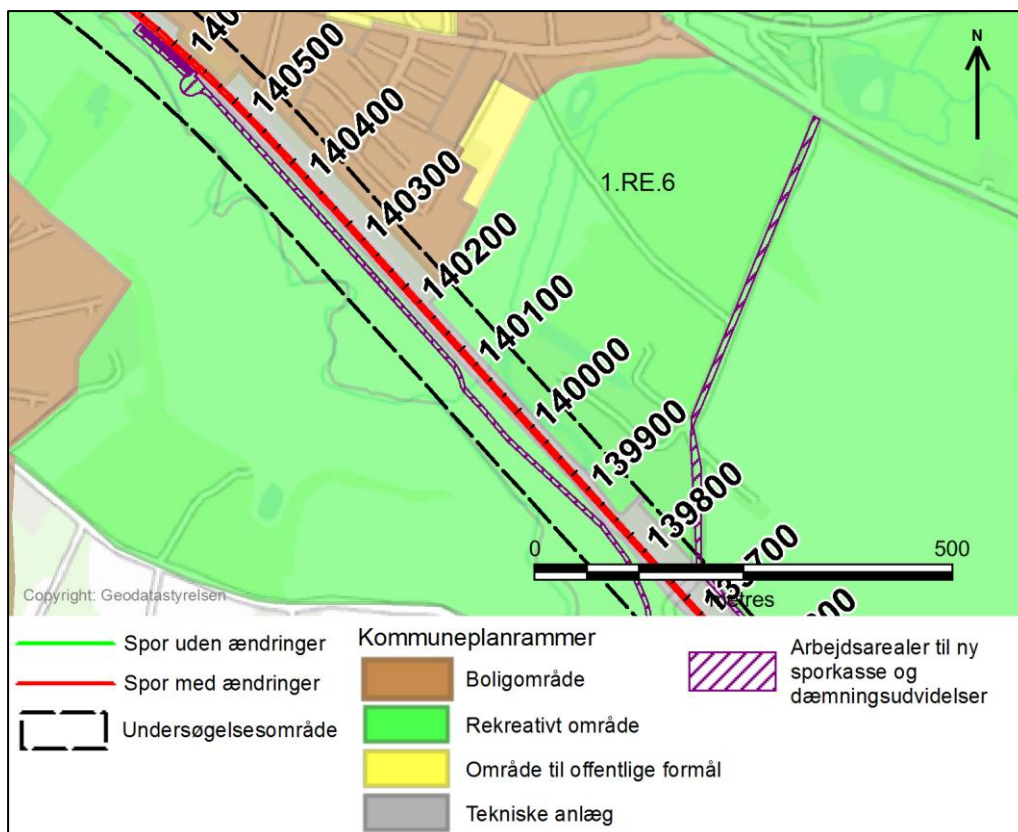
Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da ændringerne ligger inden for rammeområdets formål.

Rammeområde 1.RE.6, Hadsten, Favrskov Kommune.

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.

Fra km 139+150 til km 139+500 etableres der midlertidige arbejdsarealer til en ny kontrabanket samt en kontrabanket inden for rammeområdet, hvilket fremgår af Figur 8. Der sker en mindre, permanent påvirkning af det rekreative område, da der inddrages nye arealer til baneformål.

Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.



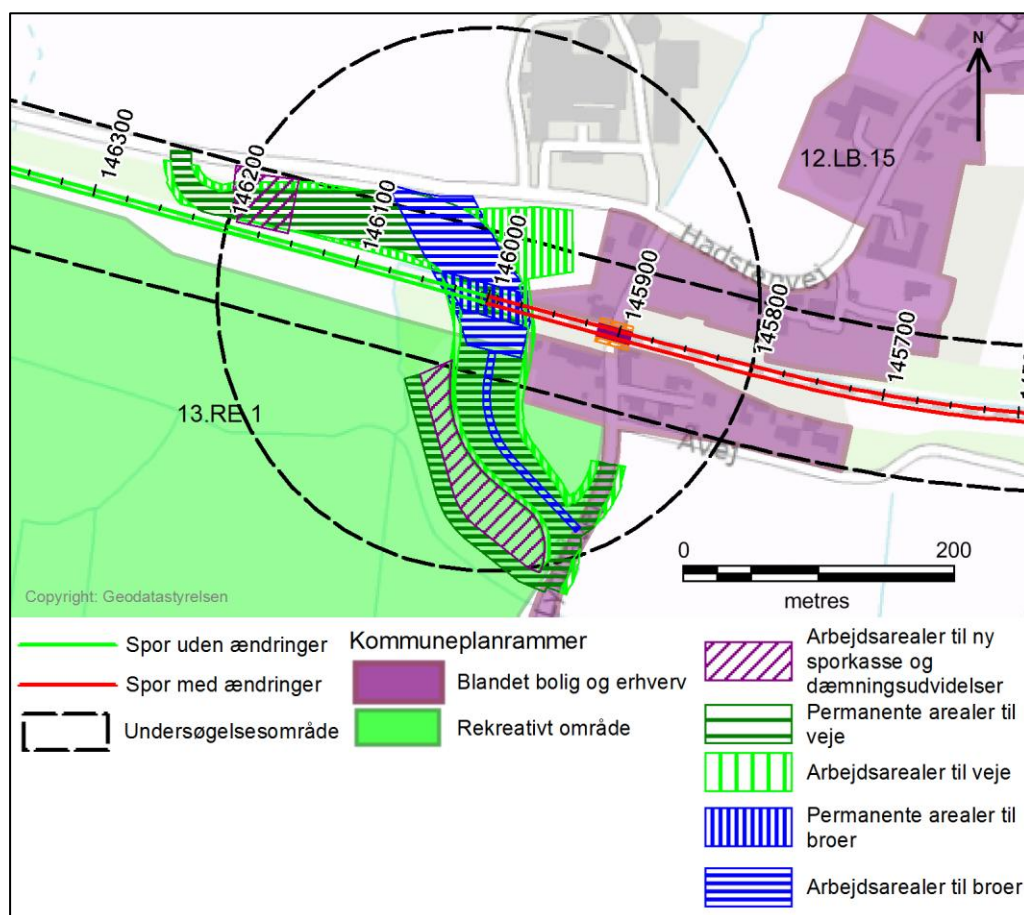
Figur 9. Rammeområde 1.RE.6 i Hadsten, Favrskov Kommune.

Fra km 139+600 til km 140+600 etableres der en midlertidig anlægsvej langs banen (se Figur 8 og Figur 9) inden for rammeområdet. Ved km 139+700 anvendes den eksisterende vej til anlægsvej (se Figur 9). Fra km 140+550 til km 140+650 etableres en dæmningsudvidelse samt tilhørende arbejdsarealer (se Figur 9) inden for rammeområdet. Der sker en mindre, midlertidig og permanent påvirkning af det rekreative område i anlægsfasen, da der inddrages arealer til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål, og da der tillige er tale om midlertidige aktiviteter.

Rammeområde 12.LB.15 – Lerbjerg-Svejstrup, Favrskov Kommune

Rammeområdets anvendelse er blandet bolig og erhverv.



Figur 10. Rammeområde 12.LB.15 og 13.RE.1 i Lerbjerg, Favrskov Kommune.

Ved km 145+900 sker der en justering af eksisterende vej, da overkørslen nedlægges (Figur 10). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages nye arealer til baneformål langs den eksisterende bane. Den permanente arealinddragelse er relativt lille og ligger i kanten af lokalplanområdet op til banen, hvorfor det vurderes, at påvirkningen er mindre.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da der etableres en ny vej over banen ved km 146+000, så det stadig er muligt at bevæge sig mellem de to delområder af rammeområdet.

Rammeområde 13.RE.1, Lerbjerg, Favrskov Kommune

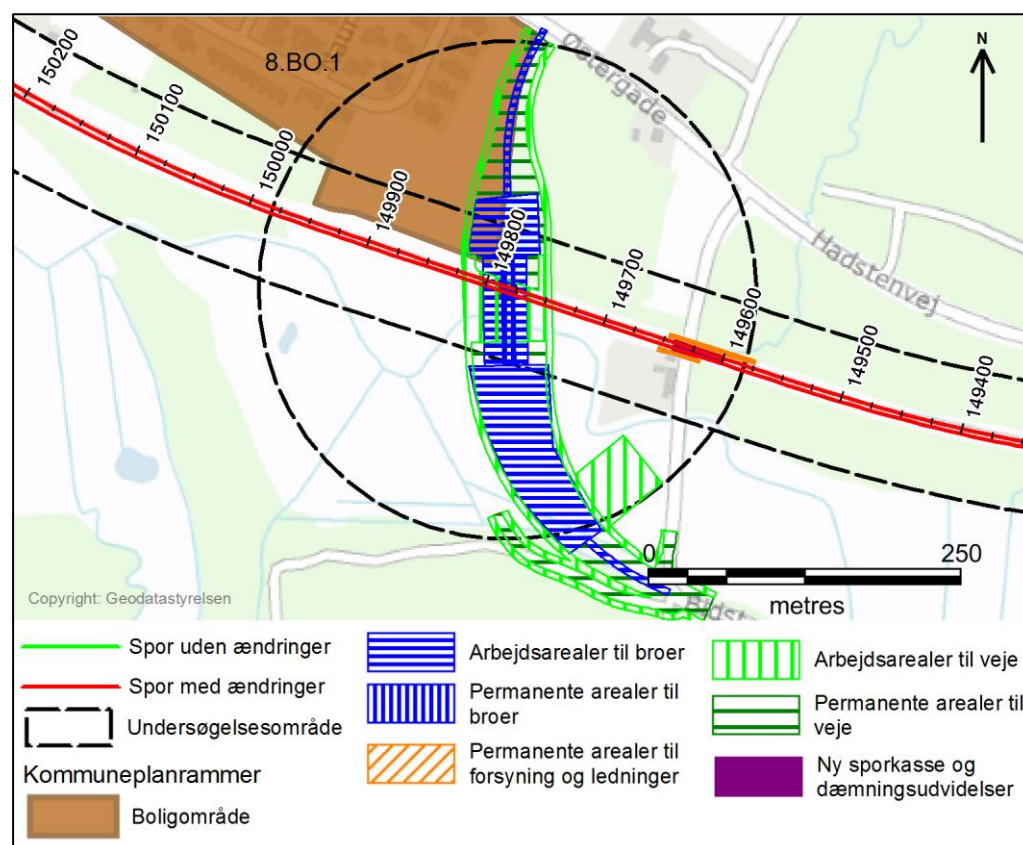
Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.

Ved km 146+000 etableres der ramper og en ny bro over banen (Figur 10). Den sydlige rampe etableres inden for det rekreative område. Der sker en moderat, permanent påvirkning, da der inddrages nye arealer til vej- og broanlæg. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet. Etablering af ny vej og bro over banen sikrer den fortsatte brug af landbrugs- og rekreative arealer.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

Rammeområde 8.BO.1, Laurbjerg, Favrskov Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.



Figur 11. Rammeområde 8.BO.1 i Laurbjerg, Favrskov Kommune.

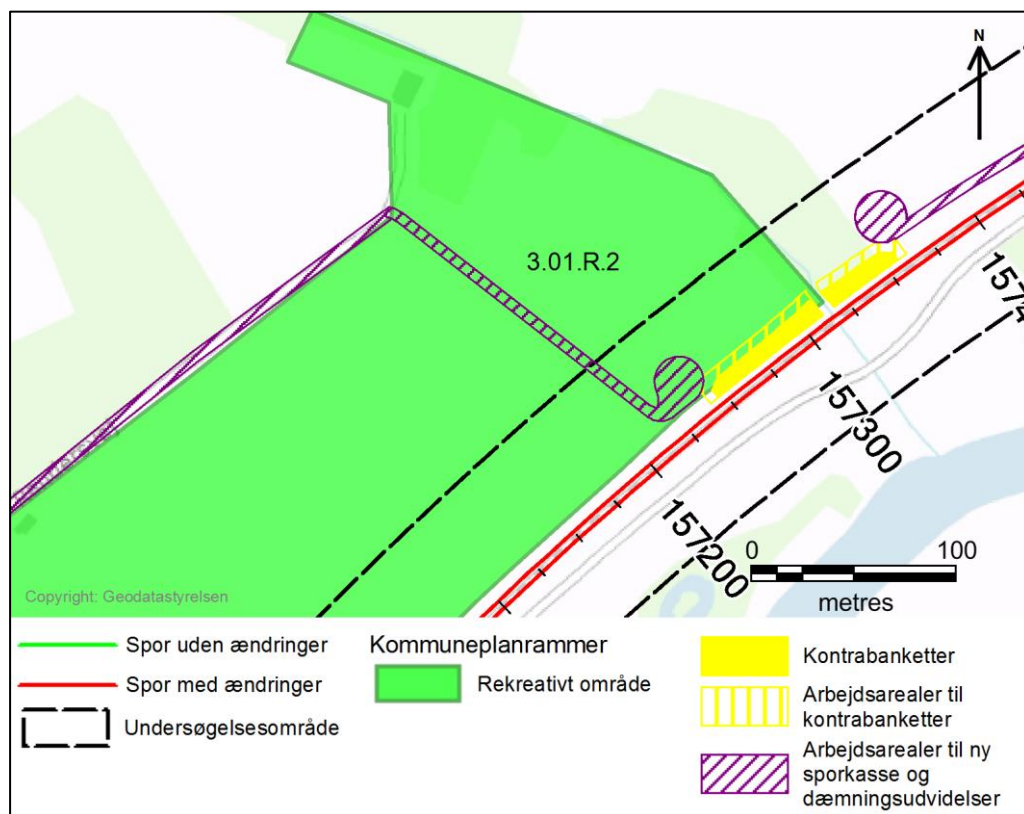
Ved km 149+800 etableres der ramper og en ny bro over banen (se Figur 11). Den nordlige del af vejen etableres delvist inden for rammeområdet udlagt til boligformål. Der sker en moderat, permanent påvirkning af rammeområdet, da en del af rammeområdet inddrages til vejformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet og ligger i kanten af området.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

7.1.1.3 Randers Kommune

Rammeområde 3.01.R.2 - Skydebane, Langå, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.



Figur 12. Rammeområde 3.01.R.2 i Langå, Randers Kommune.

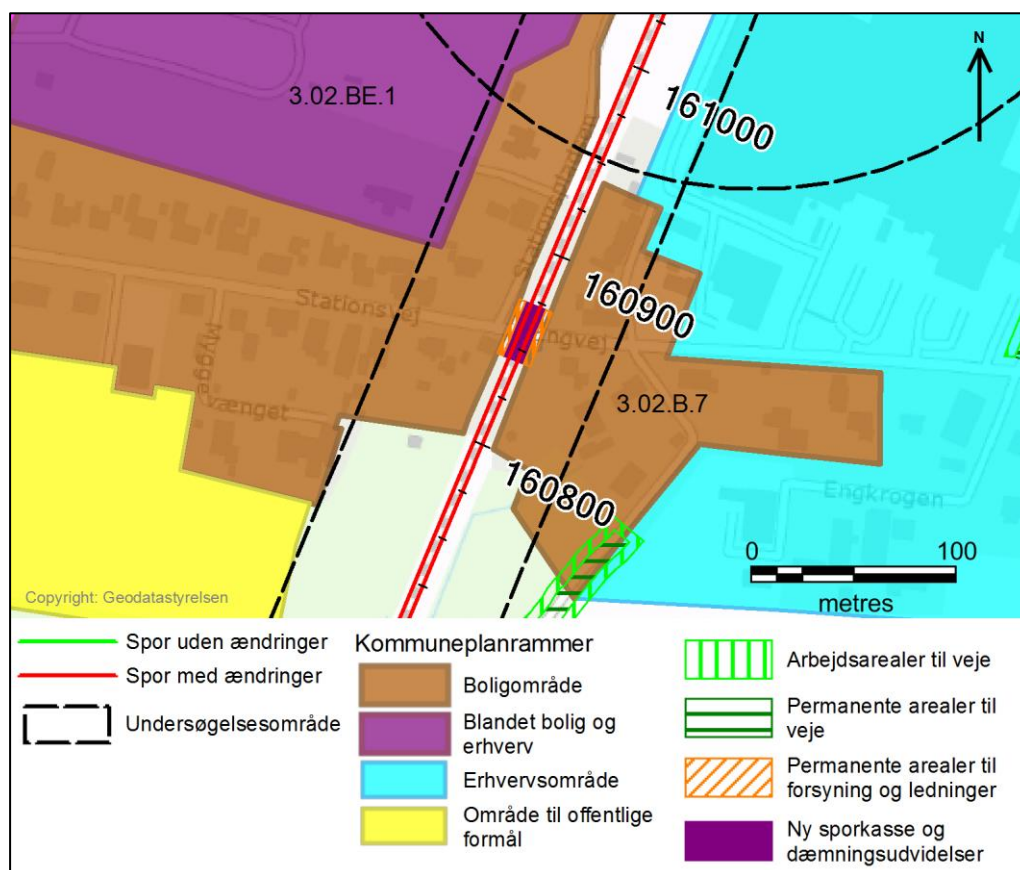
Ved km 157+225 etableres der en midlertidig anlægsvej, der krydser igennem rammeområdet (se Figur 12). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

Inden for rammeområdet etableres fra km 157+250 til km 157+300 en kontrabanket samt midlertidige arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 12). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da en lille del af rammeområdet inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

Rammeområde 3.02.B.7 – Engvej, Stevnstrup, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.



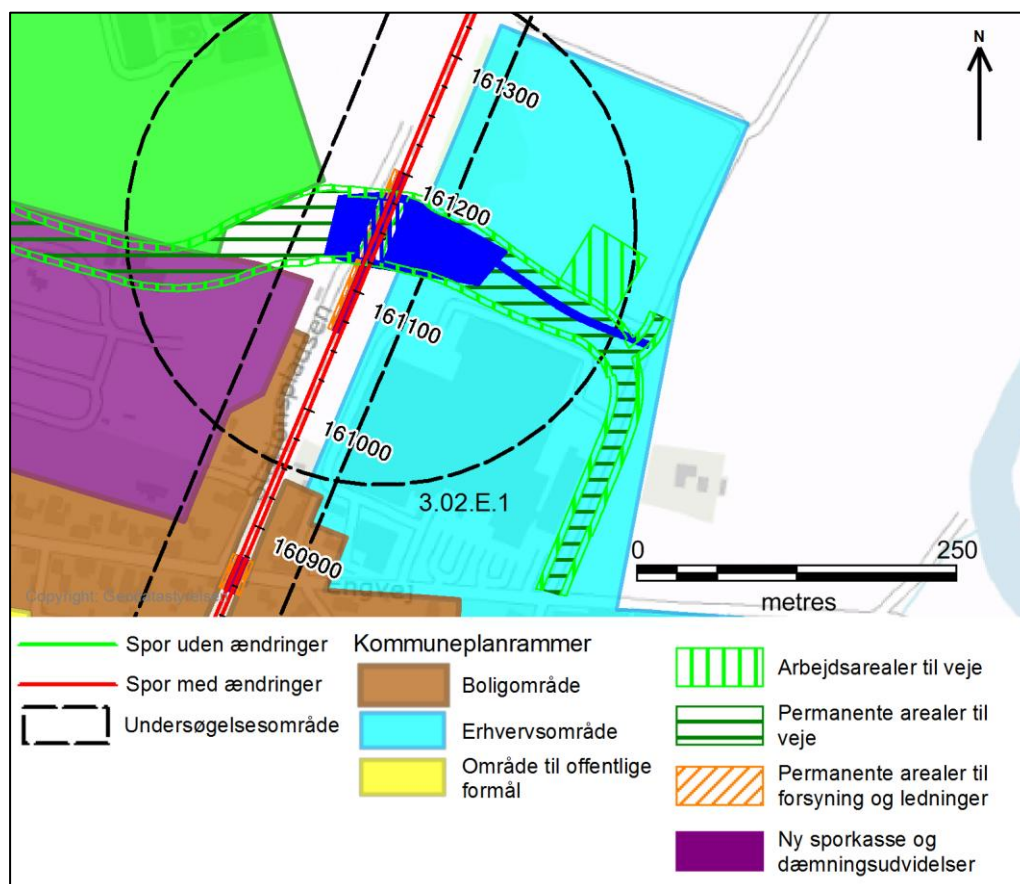
Figur 13. Rammeområde 3.02.B.7 og 3.02.BE.1 i Stevnstrup, Randers Kommune.

Ved km160+850 udlægges der permanente arealer til forsyning og ledninger inden for rammeområdet (se Figur 13). Endvidere udvides en eksisterende vej ved området omkring 160+800 (se Figur 13). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages nye arealer til bane- og vejformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

Rammeområde 3.02.E.1 – Engvej/Engkrogen, Stevnstrup, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er erhvervsområde.



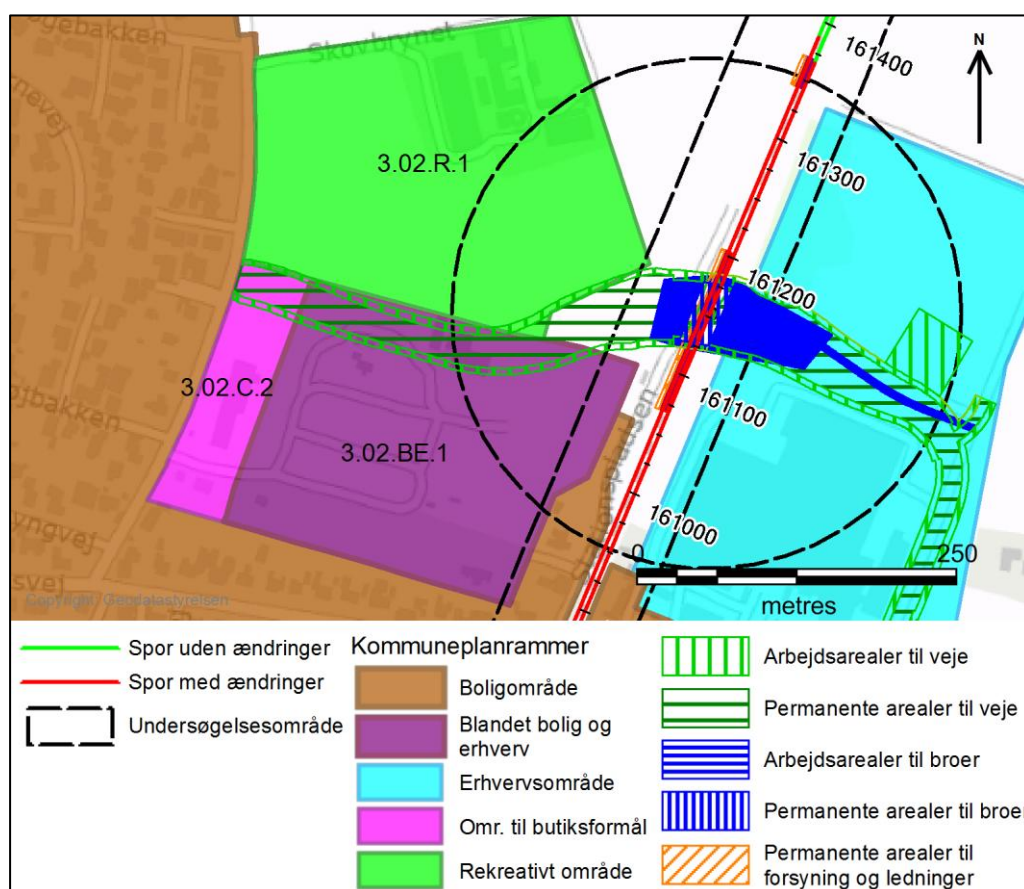
Figur 14. Rammeområde 3.02.E.1 i Stevnstrup, Randers Kommune.

Fra km 161+150 til km 161+200 etableres der en ny bro med tilhørende veje inden for rammeområdet (se Figur 14). Vejen gennemskærer erhvervsområdet, som derved bliver opdelt i to. Endvidere lægger *Grundløsningen* begrænsninger på eksisterende virksomheders muligheder for udvidelser. Det vurderes, at der sker en væsentligt, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages nye arealer til vej- og broanlæg.

Grundløsningen vurderes at stride imod kommuneplanrammens formål, da dele af området fremadrettet ikke kan anvendes til erhvervsområde. Arealinddragelsen medfører behov for en ændring af kommuneplanrammen, hvilket Randers Kommune skal forestå.

Rammeområde 3.02.BE.1 – Engvej, Stevnstrup, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er blandet bolig og erhverv.



Figur 15. Rammeområde 3.02.C.2, 3.02.BE.1 og 3.02.R.1 i Stevnstrup, Randers Kommune.

Fra km 161+150 til km 161+200 etableres der en ny bro med tilhørende veje (se Figur 15). Den vestlige del af vejen placeres i den nordlige del af rammeområdet. *Grundløsningen* medfører en betydelig reduktion af rammeområdets størrelse, og det vurderes, at der sker en væsentlig, permanent påvirkning, da der inddrages nye arealer til vej- og broanlæg.

Grundløsningen vurderes at stride mod kommuneplanrammens formål, da dele af området fremadrettet ikke kan anvendes til bolig og erhverv. Arealinddragelsen medfører behov for en ændring af kommuneplanrammen, hvilket Randers Kommune skal forestå.

Rammeområde 3.02.C.2 – Skovboulevarden, Stevnstrup, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er centerområde – bycenter.

Fra km 161+150 til km 161+200 etableres der en ny bro med tilhørende veje (se Figur 15). Den vestlige del af vejen placeres i den nordlige del af rammeområdet. *Grundløsningen* medfører en betydelig reduktion af rammeområdets størrelse, og det vurderes, at der sker en væsentlig, permanent påvirkning, da der inddrages nye arealer til vej- og broanlæg.

Grundløsningen vurderes at stride mod kommuneplanrammens formål, da dele af området fremadrettet ikke kan anvendes til centerområde. Arealinddragelsen medfører behov for en ændring af kommuneplanrammen, hvilket Randers Kommune skal forestå.

Rammeområde 3.02.R.1 – Rideklub, Stevnstrup, Randers Kommune

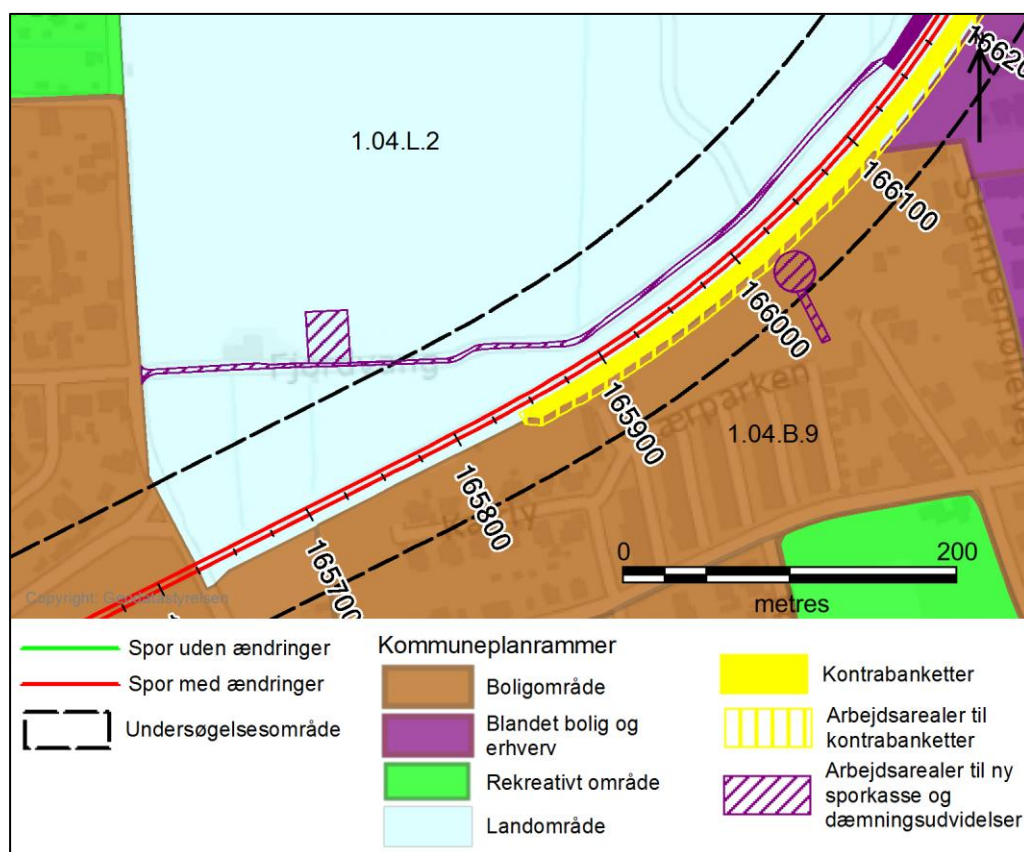
Rammeområdets anvendelse er rekreativt område. På området er etableret rideskole med staldbygninger, udendørs ridebaner og folde.

Fra km 161+150 til km 161+200 etableres der en ny bro med tilhørende veje (se Figur 15). Den vestlige del af arbejdsarealet til vejen placeres delvist inden for det rekreative område. *Grundløsningen* medfører en mindre midlertidig reduktion af rammeområdets areal, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål. Påvirkningen vurderes at være mindre, da rideskolen kan fungere som hidtil.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

Rammeområde 1.04.L.2 – Vorup Enge, Randers, Randers Kommune

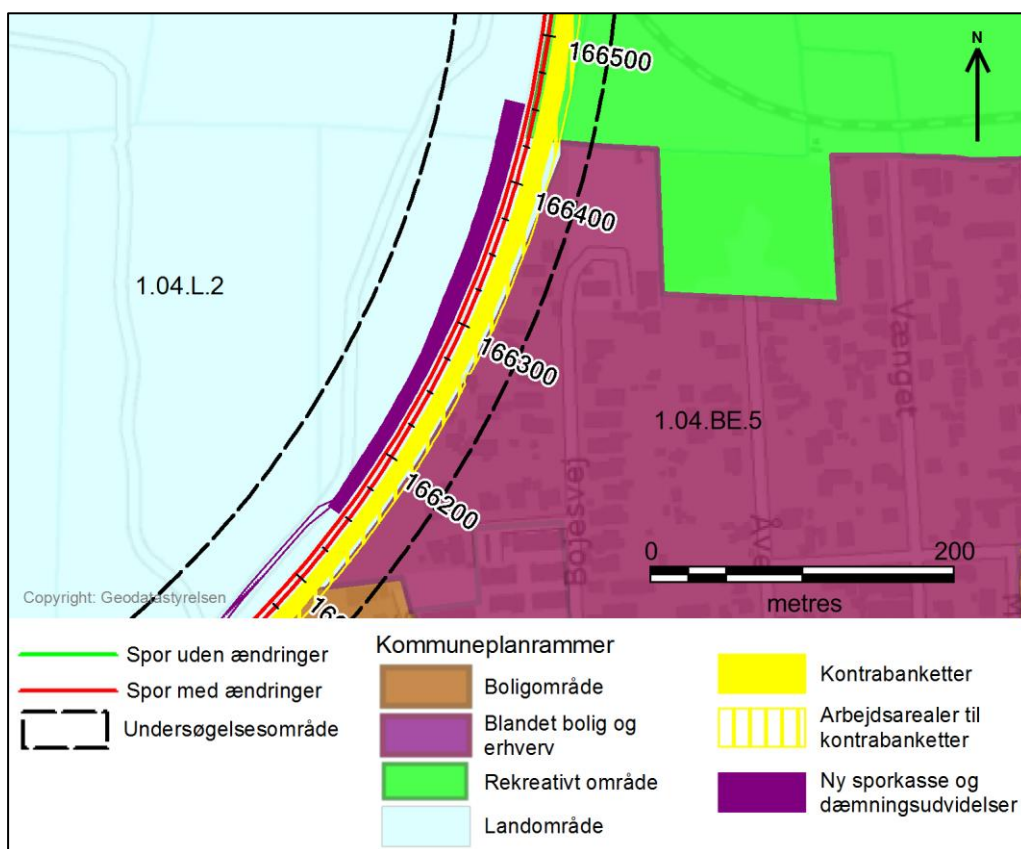
Rammeområdets anvendelse er landområde og naturområde.



Figur 16. Rammeområde 1.04.L.2 og 1.04.B.9 Randers, Randers Kommune.

Fra km 165+650 til km 166+150 anvendes eksisterende vej som anlægsvej inden for rammeområdet (se Figur 16). Endvidere etableres et midlertidigt

arbejdsareal langs anlægsvejen. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.



Figur 17. Rammeområde 1.04.L.2 og 1.04.BE.5 Randers, Randers Kommune.

Fra km 166+150 til km 166+450 etableres der en dæmningsudvidelse inden for rammeområdet (se Figur 17). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages nye arealer til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af landområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Fra km 165+850 til km 166+450 etableres der en kontrabanket samt midlertidige arbejdsarealer inden for rammeområdet (se Figur 16 og Figur 17). Der sker ingen påvirkning af området, da arealerne i forvejen anvendes til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til landområde.

Rammeområde 1.04.B.9 Kærgade - Bøsbrovej, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.

Fra km 165+850 til km 166+100 etableres der midlertidige arbejdsarealer samt midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet (se Figur 16). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

Rammeområde 1.04.BE.5 – Åvej, Randers, Randers Kommune

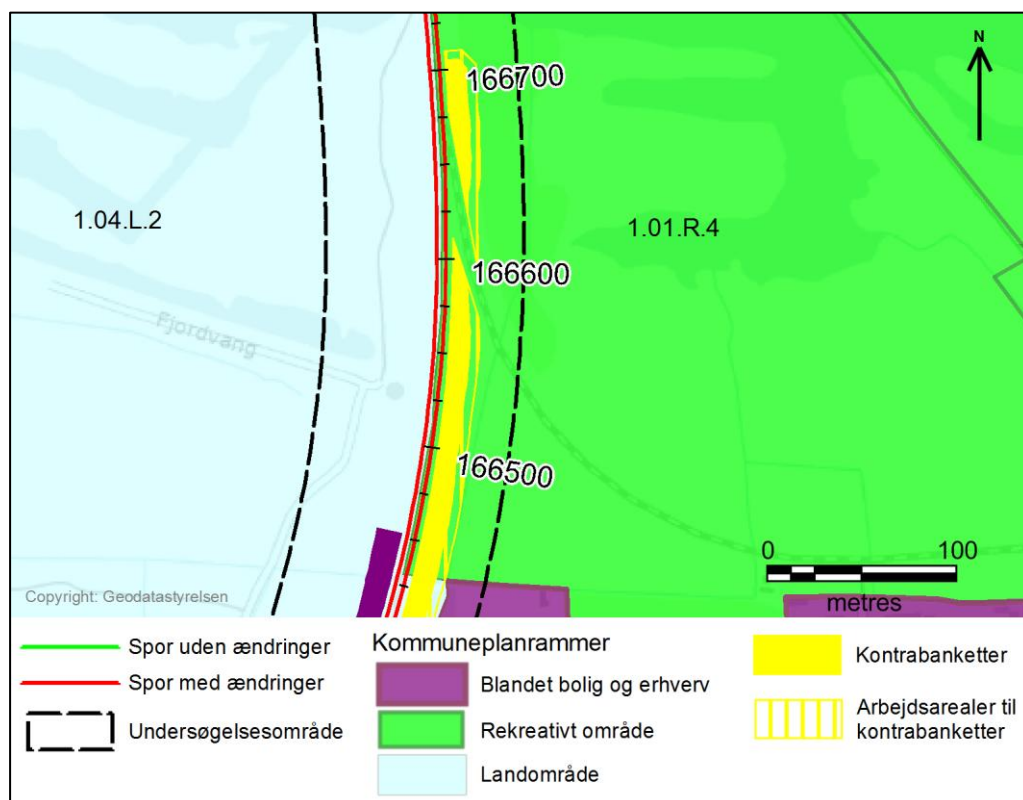
Rammeområdets anvendelse er blandet bolig og erhverv.

Fra km 166+100 til km 166+400 etableres der midlertidige arbejdsarealer til kontrabanket inden for rammeområdet (se Figur 17). Der sker en mindre, midlertidig og permanent påvirkning af rammeområdet, da der midlertidigt inddrages arealer til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til blandet bolig og erhverv.

Rammeområde 1.01.R.4 – Banespor i Vorup, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.



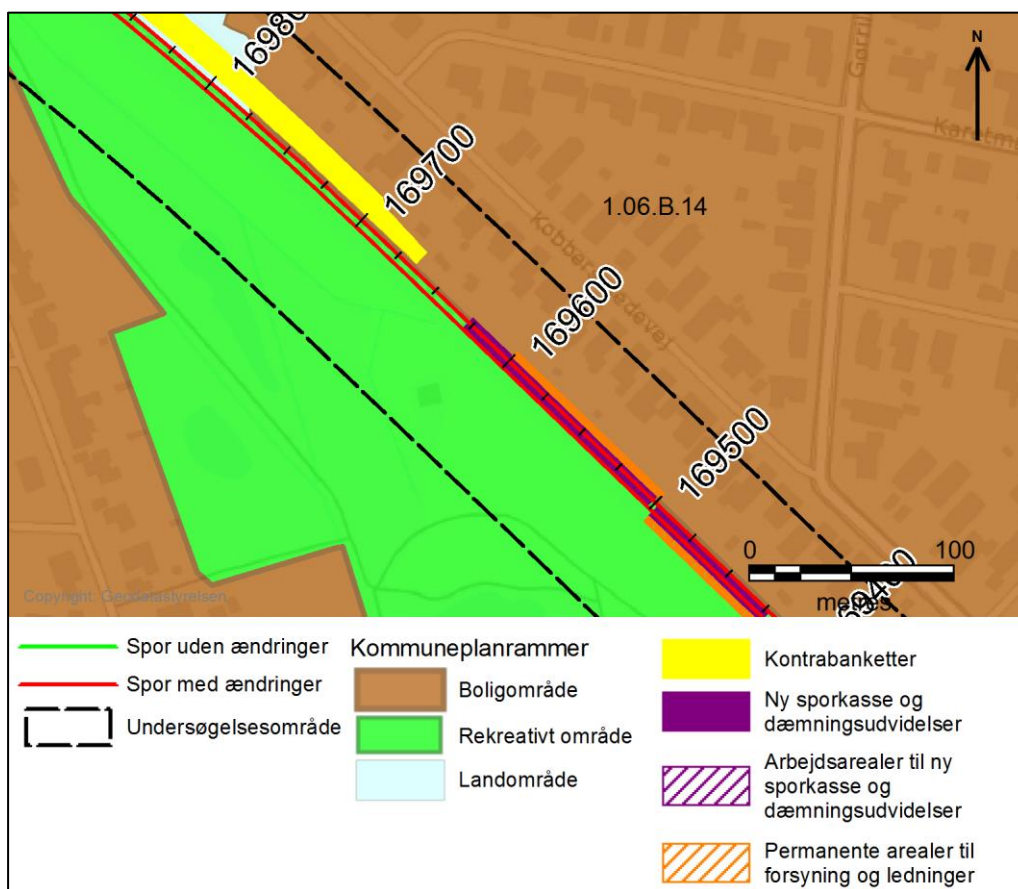
Figur 18. Rammeområde 1.04.L.2 og 1.01.R.4 Randers, Randers Kommune.

Fra km 166+250 til km 166+700 etableres der en kontrabanket samt midlertidige arbejdsarealer til kontrabanketten inden for rammeområdet (se Figur 18). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer langs den eksisterende bane inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

Rammeområde 1.06.B.14 – Karetmagervej, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.



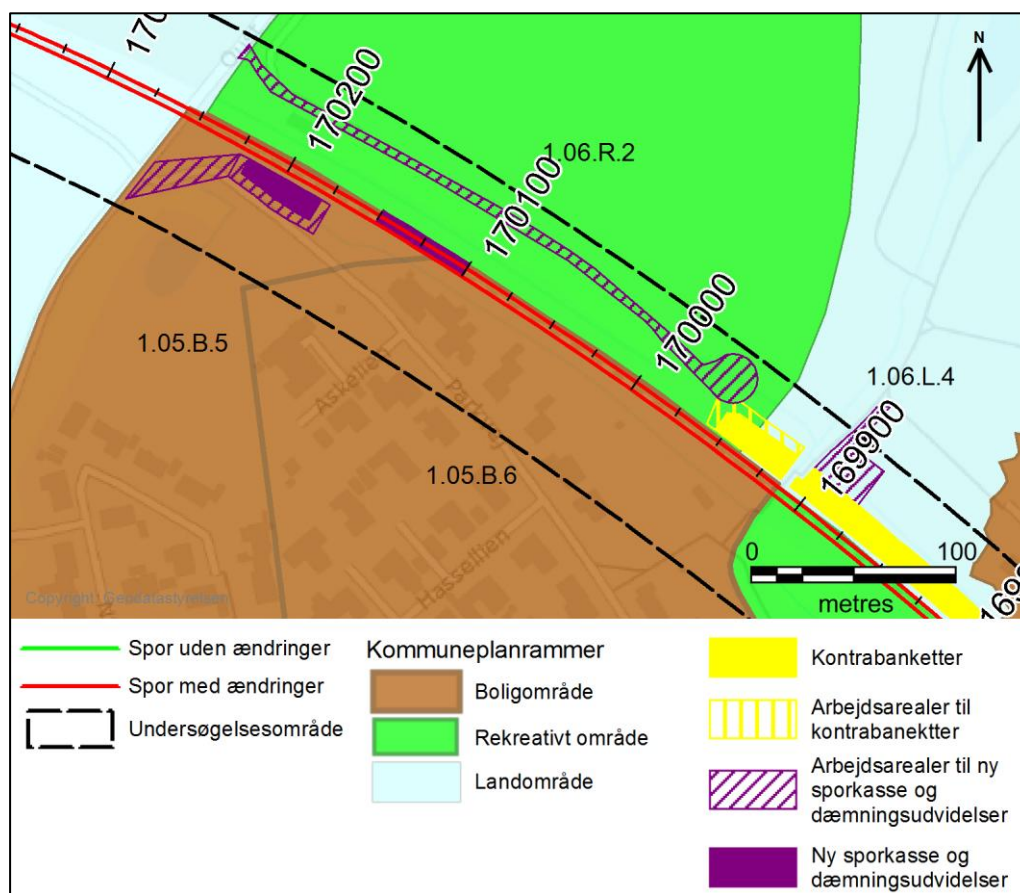
Figur 19. Rammeområde 1.06.B.14 i Randers, Randers Kommune.

Fra km 169+675 til km 169+775 etableres der en kontrabanket langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 19). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane. *Grundløsningen* vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

Rammeområde 1.06.L.4 – Oust Møllevej, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er landområde/naturområde.



Figur 20. Rammeområde 1.06.L.4, 1.06.R.2 og 1.05.B.5, Randers, Randers Kommune.

Ved km 169+900 etableres der et midlertidigt arbejdsareal inden for rammeområdet (se Figur 20). Der sker en moderat, midlertidig påvirkning i anlægsfasen, da formålet med rammeområdet er at sikre værdifulde naturinteresser, og *Grundløsningen* kun midlertidigt inddrager en del af rammeområdet.

Fra km 169+800 til km 169+950 etableres der en kontrabanket med tilhørende arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 20). Der sker en moderat, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af landområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til landområde.

Rammeområde 1.06.R.2 – Oust Møllevej, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.

I området omkring km 169+950 etableres der en kontrabanket med tilhørende arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for

rammeområdet (se Figur 20). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Fra km 169+950 til km 170+250 etableres der en midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet (se Figur 20). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da nye arealer midlertidigt inddrages til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

Rammeområde 1.05.B.5 – Niels Bohrsvej, Randers, Randers Kommune

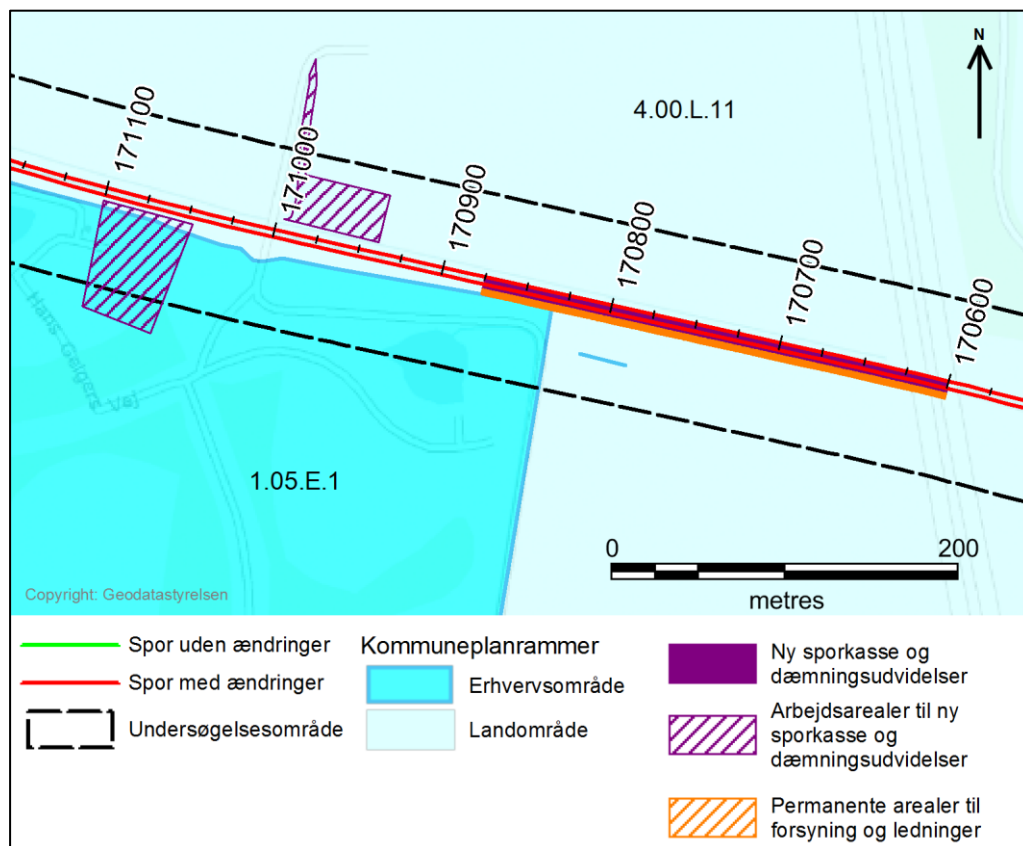
Rammeområdets anvendelse er boligområde.

I området omkring km 170+200 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdsarealer inden for rammeområdet (se Figur 20). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

Rammeområde 4.00.L.11 – Naturområde, Svejstrupvej, Randers, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er landområde/naturområde.



Figur 21. Rammeområde 4.00.L.11 og 1.05.E.1 i Randers, Randers Kommune.

I området omkring km 171+000 etableres der et midlertidigt arbejdsareal langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 21). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da nye arealer midlertidigt inddrages til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til landområde/naturområde.

Rammeområde 1.05.E.1 – Viborgvej, Randers, Randers Kommune

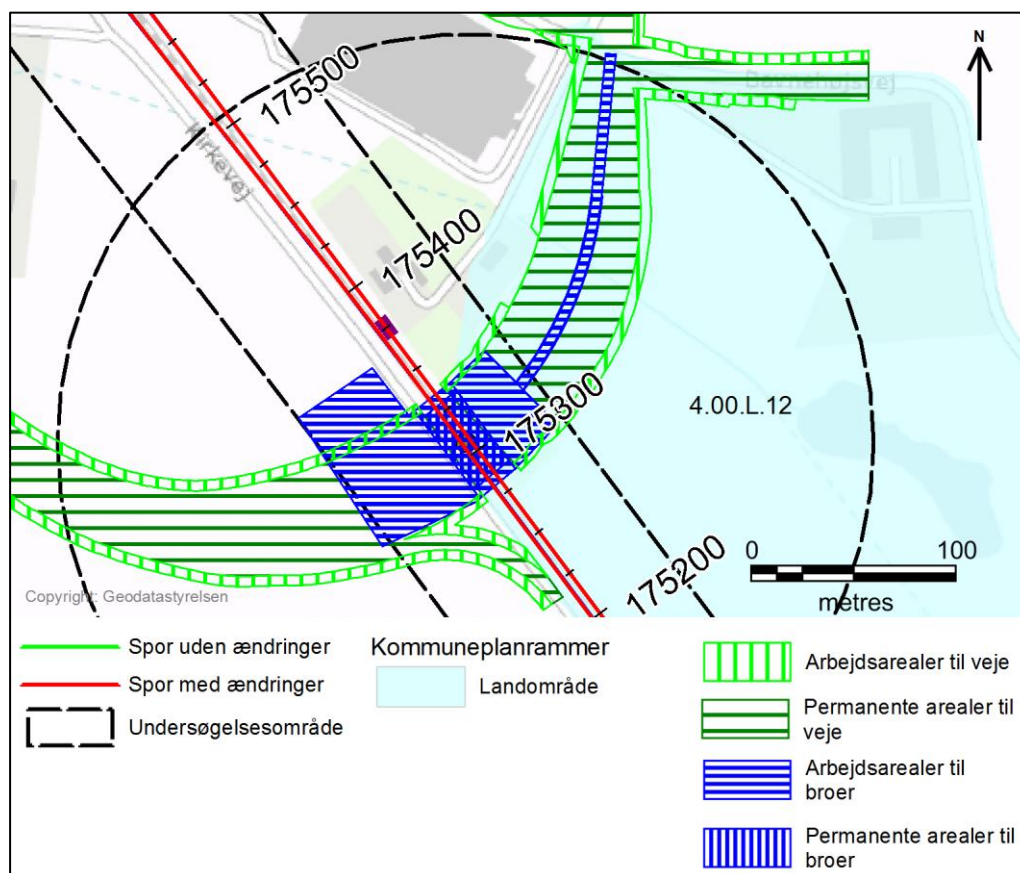
Rammeområdets anvendelse er erhvervsområde.

I området omkring km 171+100 etableres der et midlertidigt arbejdsareal langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 21). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da nye arealer midlertidigt inddrages til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til erhvervsområde.

Rammeområde 4.00.L.12 – Landbrugsområde, Svejstrupvej, Bjerregrav, Randers Kommune.

Rammeområdets anvendelse er landområde.



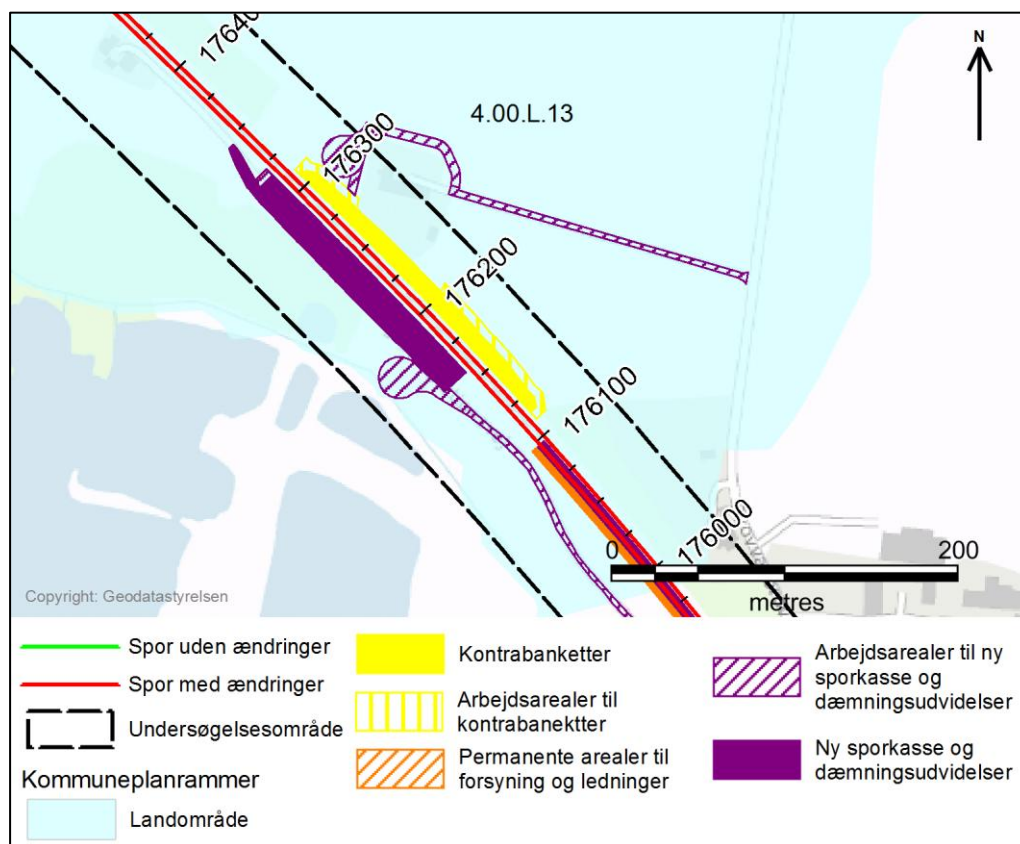
Figur 22. Rammeområde 4.00.L.12 i Bjerregrav, Randers Kommune.

I området omkring km 175+300 etableres der er ny bro med tilhørende rampeanlæg og midlertidige arbejdsarealer inden for rammeområdet (se Figur 22). Der sker en moderat, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til vej- og broformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af landområdet, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til landområde.

Rammeområde 4.00.L.13 – Naturområde, Skovvadbrovej, Kousted, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er landområde/naturområde.



Figur 23. Rammeområde 4.00.L.13 i Kousted, Randers Kommune.

På nordsiden af banen fra km 176+100 til km 176+300 etableres der en kontrabanket med tilhørende arbejdsarealer og midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet (se Figur 23). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af landområdet/naturområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

På sydsiden af banen fra km 176+150 til km 176+400 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 23). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af landområdet/naturområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

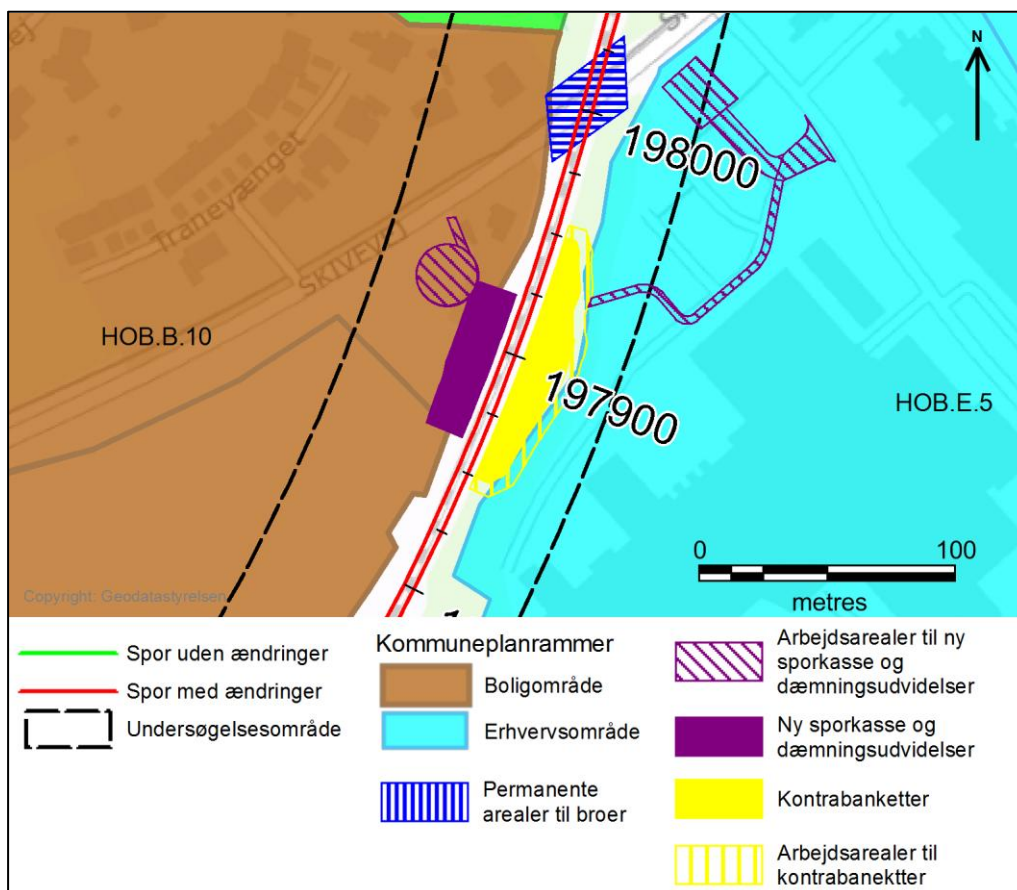
På sydsiden af banen fra km 176+000 til km 176+200 etableres der en midlertidig anlægsvej inden for rammeområdet (se Figur 23). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet, da nye arealer midlertidigt inddrages.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til landområde/naturområde.

7.1.1.4 Mariagerfjord Kommune

Rammeområde HOB.B.10 – Boligområde – Skivevej, Ølsvej "Bærkvarteret", Hobro, Mariagerfjord Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.



Figur 24. Rammeområde HOB.B.10 og HOB.E.5 i Hobro, Mariagerfjord Kommune.

I området ved km 197+900 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdspladsareal langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 24). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages et areal til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde.

Rammeområde HOB.E.5 – Erhvervsområde – Aalykkevej, Hobro, Mariagerfjord Kommune

Rammeområdets anvendelse er erhvervsområde.

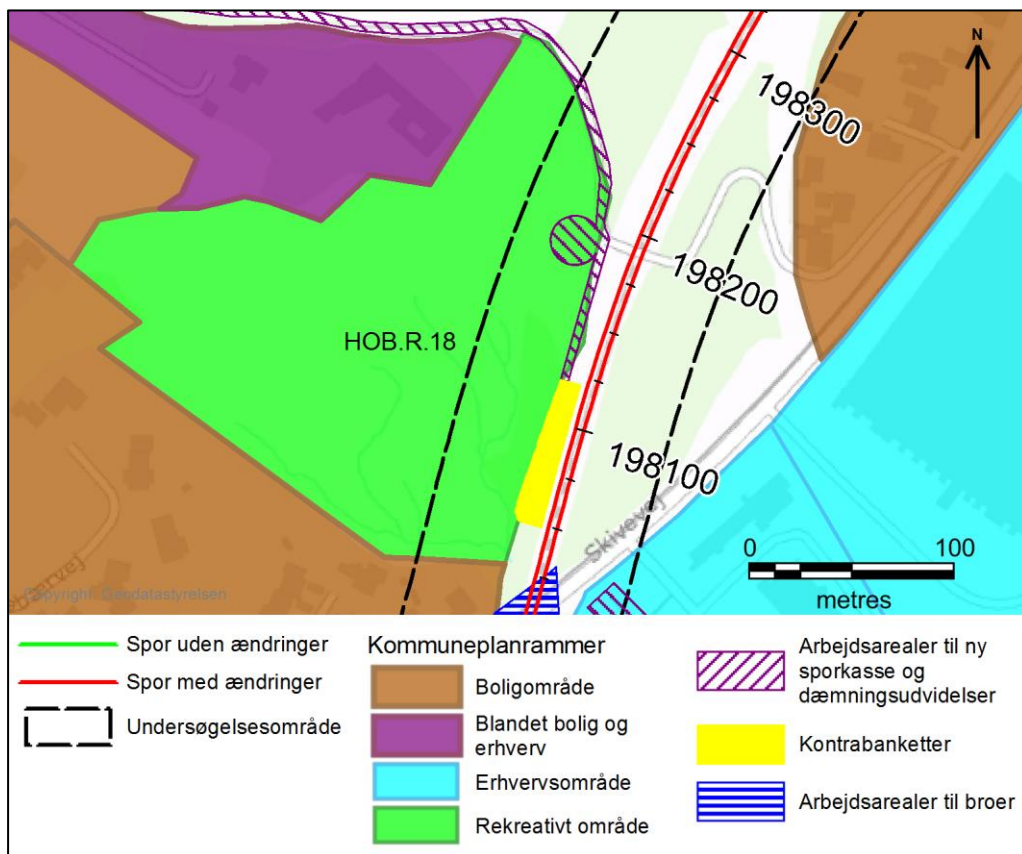
Fra km 197+850 til km 197+950 etableres der en kontrabanket med tilhørende midlertidige arbejdsarealer og anlægsvej langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 24). Der sker en mindre, permanent

påvirkning af rammeområdet, da der inddrages nye arealer til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af erhvervsområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til erhvervsområde.

Rammeområde HOB.R.18 – Rekreativt område v/Tyttebærvej, Hobro, Mariagerfjord Kommune.

Rammeområdets anvendelse er rekreativt område.



Figur 25. Rammeområde HOB.R.18 i Hobro, Mariagerfjord Kommune.

I området omkring km 198+100 etableres der en kontrabanket med tilhørende anlægsveje samt arbejdsarealer inden for rammeområdet (se Figur 25). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da der inddrages et areal til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af det rekreative område langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Grundløsningen vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til rekreative formål.

7.1.2 Lokalplaner

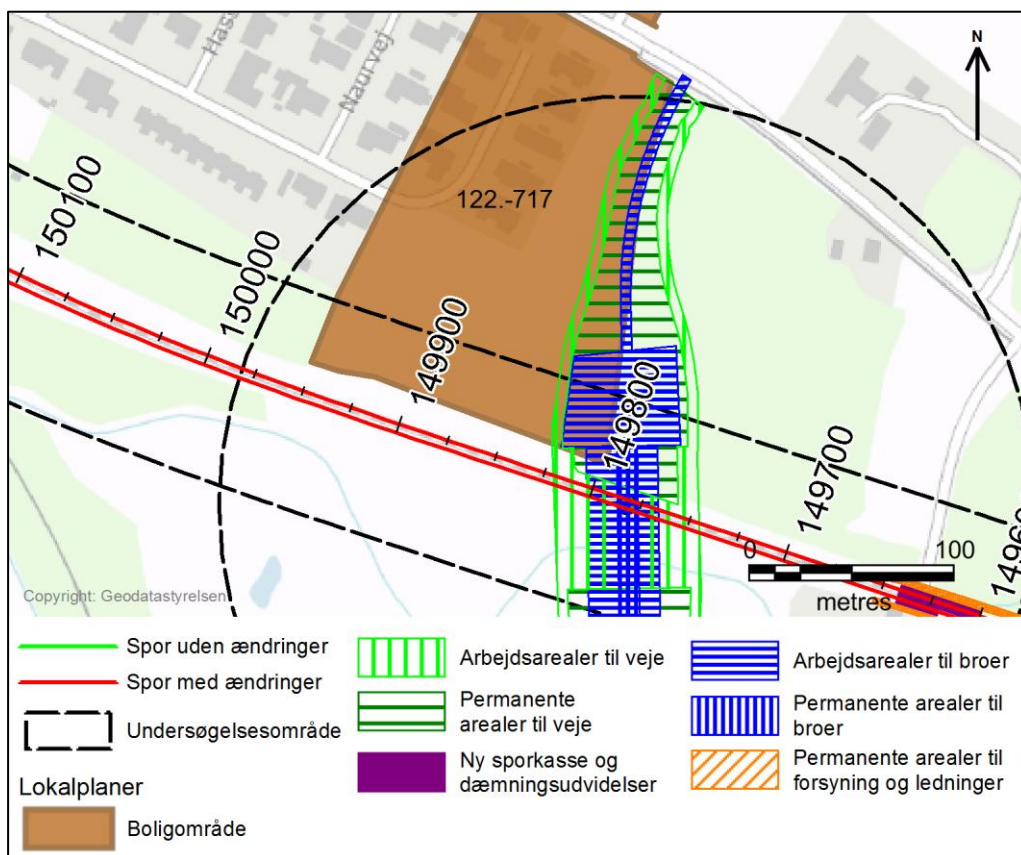
7.1.2.1 Aarhus Kommune

Ingen lokalplaner påvirkes af *Grundløsningen*.

7.1.2.2 Favrskov Kommune

Lokalplan 112.-717, Laurbjerg, Favrskov Kommune

Lokalplanen udlægger området til boligområde.



Figur 26. Lokalplan 112.-717, Favrskov Kommune.

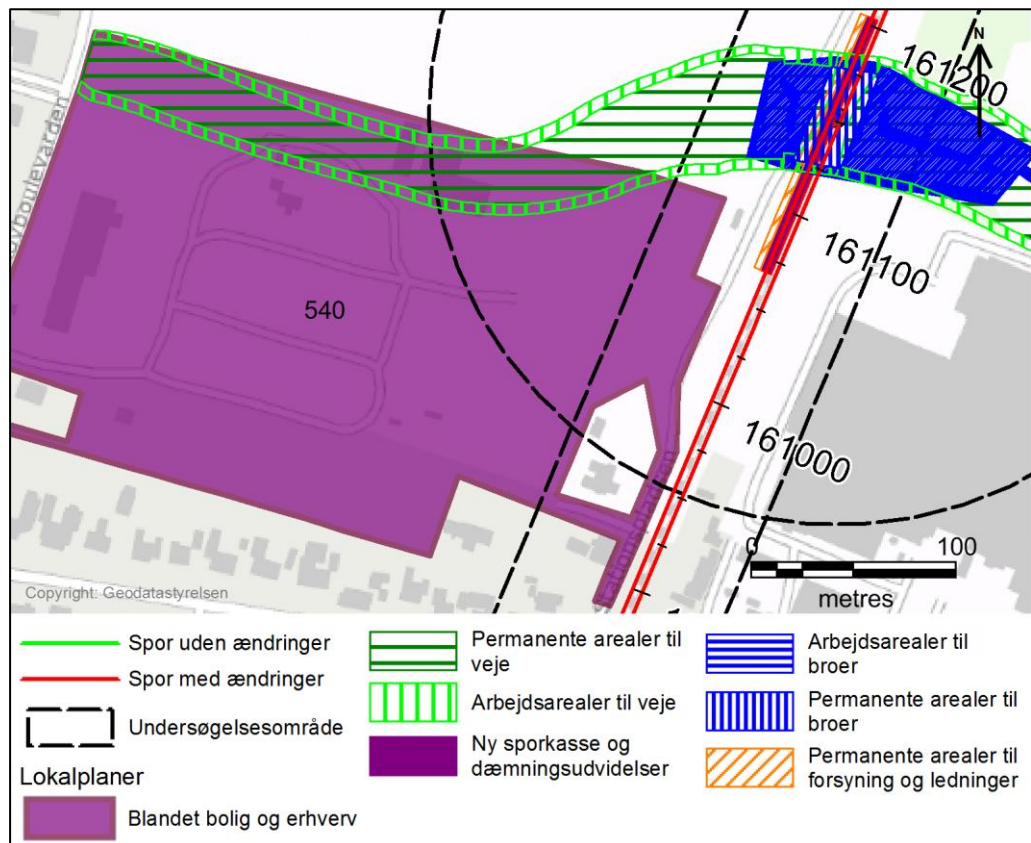
Ved km 149+800 etableres der ramper og en ny bro over banen (se Figur 26). Den nordlige del af vejen etableres delvist inden for lokalplanområdet. De områder, hvor ændringen sker, er udlagt til fælles grønne opholdsarealer og til frilandsdyrkning. I området langs med banen må der ikke etableres nogen form for bebyggelse.

Der sker en moderat, permanent påvirkning af lokalplanen, da en del af lokalplanområdet inddrages til vejformål. Lokalplanen giver ikke mulighed for, at der kan etableres en gennemkørende vej i området. Det vurderes på den baggrund, at *Grundløsningen* ikke er i overensstemmelse med lokalplanen. Arealinddragelsen medfører behov for en ændring af lokalplanen, hvilket Favrskov Kommune skal forestå.

7.1.2.3 Randers Kommune

Lokalplan 540, Stevnstrup Stationsby, Randers Kommune

Lokalplanen omfatter blandet bolig og erhverv.



Figur 27. Lokalplan 540, Randers Kommune.

Der etableres en vej inden for lokalplanens område ved km 161+100, hvorfor lokalplanområdet indskrænkes (se Figur 27). Området, hvor vejen ønskes etableret, er udlagt til centerområde samt erhvervsformål.

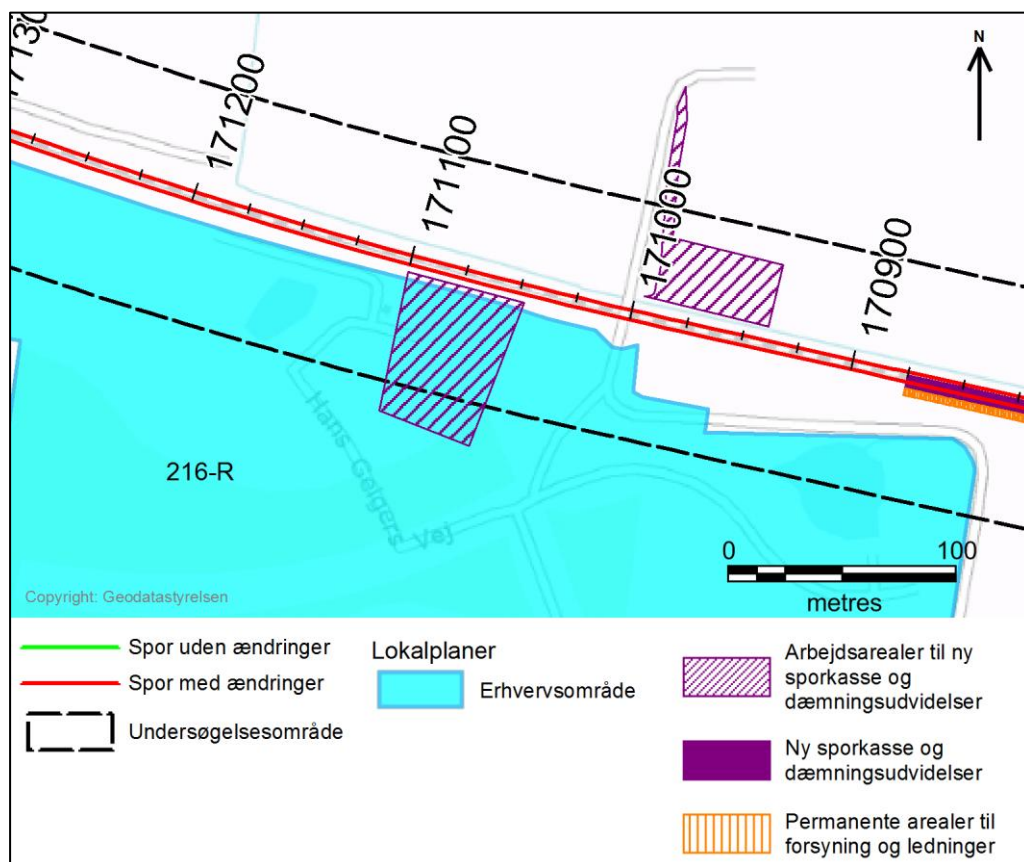
Der må ikke terrænreguleres på mere end $\pm 1,0$ m uden byrådets tilladelse, og der skal ifølge lokalplanen etableres en støjvold på den del af området, hvor vejen ønskes etableret. Lokalplanen giver ikke mulighed for, at der kan etableres en gennemkørende vej i området.

Etablering af vejen medfører, at der ikke kan laves støjvold, centerområde og erhvervsområde på den del af området, hvor vejen bliver placeret. Endvidere terrænreguleres området i forbindelse med etablering af vejen, hvilket strider mod lokalplanen. På baggrund heraf vurderes der at ske en moderat, permanent påvirkning af lokalplanen.

Grundløsningen vurderes at påvirke lokalplanens formål moderat, hvorfor *Grundløsningen* vurderes ikke at være i overensstemmelse med lokalplanen. Arealinddragelsen medfører behov for en ændring af lokalplanen, hvilket Randers Kommune skal forestå.

Lokalplan 216-R – Erhvervsområde ved Viborgvej, Randers, Randers Kommune

Lokalplanen udlægger området til erhvervsområde.



Figur 28. Lokalplan 216-R i Randers, Randers Kommune.

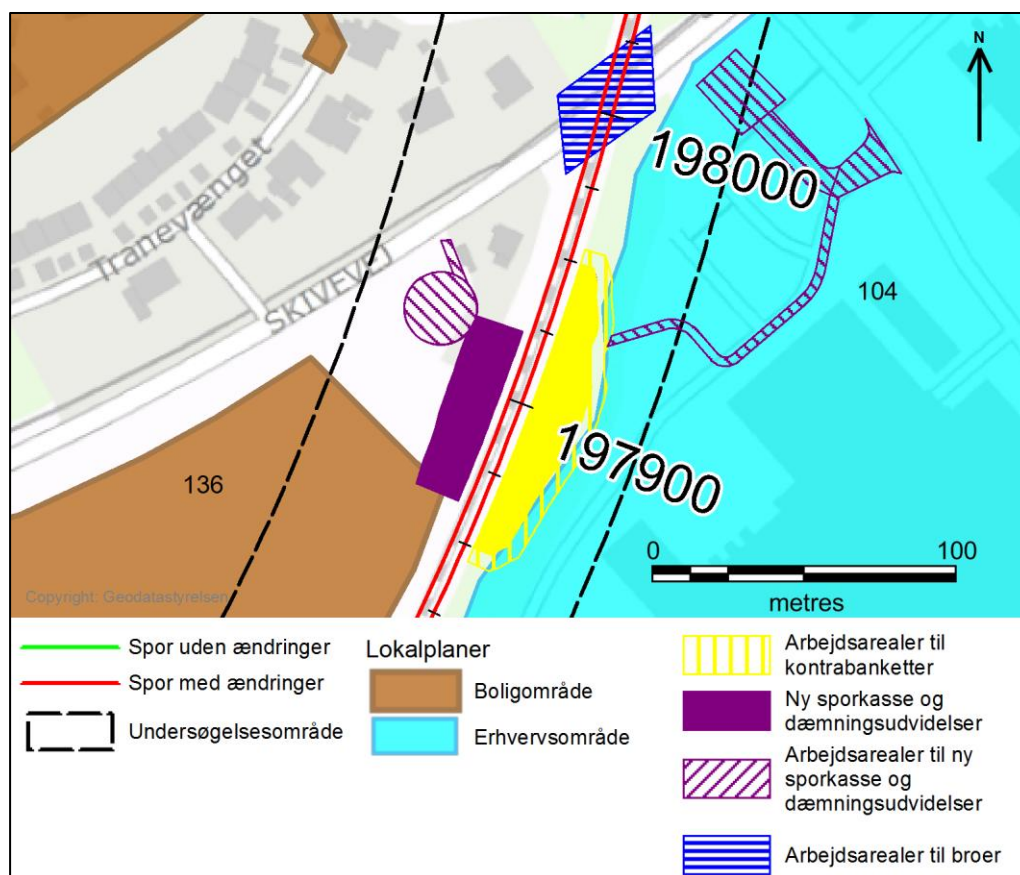
I området omkring km 171+000 etableres der et midlertidigt arbejdsareal inden for lokalplanområdet (se Figur 28). Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af lokalplanen i anlægsfasen, da nye arealer langs den eksisterende bane midlertidigt inddrages til baneformål.

Grundløsningen vurderes ikke at påvirke lokalplanens formål væsentligt, hvorfor den ikke vurderes at være i uoverensstemmelse med lokalplanen.

7.1.2.4 Mariagerfjord Kommune

Lokalplan 136 – Boligområde mellem Skivevej og jernbanen i Hobro, Hobro, Mariagerfjord Kommune

Lokalplanen udlægger området til boligområde.



Figur 29. Lokalplan 104 og 136 i Hobro, Mariagerfjord Kommune.

I området omkring km 197+850 etableres en mindre del af en dæmningsudvidelse inden for lokalplanområdet (se Figur 29). Der sker en mindre, permanent påvirkning af lokalplanen til baneformål som følge af arealinddragelse til dæmningsudvidelse. Den permanente arealinddragelse er relativt lille og ligger i yderkanten af lokalplanområdet op til banen, hvorfor det vurderes, at påvirkningen er mindre.

Grundløsningen vurderes ikke at påvirke lokalplanens formål væsentligt, hvorfor den ikke vurderes at være i uoverensstemmelse med lokalplanen.

Lokalplan 104 – Industriområde ved Skivevej i Hobro, Hobro, Mariagerfjord Kommune

Lokalplanen udlægger området til erhvervsområde.

Fra km 197+850 til km 197+950 etableres der en kontrabanket med tilhørende midlertidige arbejdsarealer og anlægsveje inden for lokalplanområdet (se Figur 29). Der sker en mindre, permanent påvirkning af lokalplanen som følge af arealinddragelse til kontrabanket, samt en mindre arealinddragelse til midlertidige arbejdsarealer langs den eksisterende bane. Da den permanente arealinddragelse er relativt lille og ligger i kanten af

lokalplanområdet op til banen, og da den midlertidige arealinddragelse kun sker i anlægsfasen vurderes det, at påvirkningen er mindre.

Grundløsningen vurderes ikke at påvirke lokalplanens formål væsentligt, hvorfor den ikke vurderes at være i uoverensstemmelse med lokalplanen.

7.2 Konsekvensvurderinger i anlægsfasen

Med vedtagelsen af en anlægslov påhviler det kommunerne at justere kommune- og lokalplanerne, så de bringes i overensstemmelse med anlægsloven. I områderne med plankonflikt skal der derfor enten gennemføres ny planlægning, som bringer planerne i overensstemmelse med projektet, eller planerne skal ophæves i forbindelse med anlægsloven.

Sammenfattende kan det for *Grundløsningen* konkluderes, at der er uoverensstemmelse med tre kommuneplanrammer og to lokalplaner. Uoverensstemmelserne fordrer, at Favrskov og Randers kommuner vurderer de enkelte tilfælde og gennemfører de relevante planjusteringer.

I det følgende bliver de kommuneplanrammer og lokalplaner, hvor der er uoverensstemmelser med *Grundløsningen*, gennemgået.

7.2.1 Kommuneplanrammer

Grundløsningen berører 28 kommuneplanrammer, hvoraf kun tre vil være i konflikt med *Grundløsningen*. Kommuneplanrammerne bliver i forskellig grad påvirket både midlertidigt og permanent af *Grundløsningen* i form af henholdsvis arbejdsarealer og anlægsveje samt kontrabanketter, dæmningsudvidelser samt nye overkørsler af banen. Påvirkningsgraden af rammerne vurderes at være lille, og følsomheden er lav, hvorfor påvirkningen dermed ikke er så væsentlig, at de medfører en ændring af den enkelte ramme.

Grundløsningen vurderes at være i modstrid med tre kommuneplanrammer i Stevnstrup i Randers Kommune. Rammeområderne har numrene 3.02.E.1 (erhvervsområde), 3.02.BE.1 (blandet bolig og erhvervsområde) og 3.02.C.2 (centerområde). For de tre kommuneplanrammer gælder, at der skal etableres en ny overkørsel over banen, hvilket indebærer permanente arealinddragelser til ny vej og bro. Udbredelsen af påvirkningen er lokal og følsomheden af områderne er mellem, og da størrelsen på arealerne medfører en moderat, permanent påvirkning af kommuneplanrammerne, vurderes *Grundløsningen* at være i modstrid med kommuneplanrammerne.

Samlet set vurderes det, at der for *Grundløsningen* sker en ubetydelig påvirkning af kommuneplanrammerne langs banestrækningen.

7.2.2 Lokalplaner

Grundløsningen berører fem lokalplaner, hvor *Grundløsningen* vurderes at være i overensstemmelse med fem af lokalplanerne til trods for de arealmæssige ændringer. Inden for disse lokalplaner sker der enten midlertidige arealinddragelser til anlægsveje og arbejdsarealer eller permanente inddragelser af areal til kontrabanketter og dæmningsudvidelser, hvor påvirkningsgraden er lille. Samtidig er påvirkningen lokal, og følsomheden af områderne lav.

Grundløsningen vurderes ikke at være i overensstemmelse med lokalplan nr. 112.-717, Laurbjerg i Favrskov Kommune samt lokalplan nr. 540, Stevnstrup Stationsby i Randers Kommune for henholdsvis et boligområde og et område for blandet bolig og erhverv. For begge lokalplanerne gælder det, at der skal etableres en ny overkørsel over banen, hvilket indebærer permanente arealinddragelser til ny vej og bro. Udbredelsen af påvirkningen er lokal og følsomheden af områderne er mellem, da størrelsen på arealerne medfører en moderat, permanent påvirkning af lokalplanerne, hvorfor *Grundløsningen* ikke vurderes at være i overensstemmelse med lokalplanerne.

Samlet set vurderes det, at der for *Grundløsningen* sker en moderat påvirkning af lokalplanerne langs banestrækningen, da der sker en væsentlig påvirkning af 2 ud af 7 lokalplaner.

8 Konsekvenser i driftsfasen – varige påvirkninger af Grundløsningen

8.1 Miljøpåvirkning i driftsfasen

Kapitlet beskriver påvirkninger af planforhold i driftsfasen for banen for *Grundløsningen*, dvs. *varige* påvirkninger forårsaget af banens anlæg og drift.

I forbindelse med etableringen af nye broer inddrages arealer permanent til terrænreguleringer og justerede vejforløb.

Ændringen af kommuneplanrammer og lokalplaner i forbindelse med de nye broer er behandlet i anlægsfasen, og der vurderes ikke at ske yderligere påvirkning og dermed ændring af planforholdene i driftsfasen.

I driftsfasen kan der ske yderligere påvirkninger af kommuneplanrammeområder og lokalplaner i form af støj og vibrationer. Håndtering af støj i forbindelse med *Grundløsningen* beskrives i fagnotatet for støj og vibrationer /30/.

8.2 Konsekvensvurderinger i driftsfasen

Planforhold påvirkes ikke i driftsfasen udover det, der er beskrevet i anlægsfasen, da der ikke ændres på arealer eller andet i driftsfasen for *Grundløsningen*.

Der kan forekomme en ændring i støjniveauet fra togtrafikken på banen. Håndtering af støj og vibrationer i forbindelse med *Grundløsningen* beskrives i fagnotatet for støj og vibrationer /30/.

Samlet set vurderes det, at der i driftsfasen for *Grundløsningen* ikke sker en påvirkning af planforhold langs banestrækningen.

9 Konsekvenser og afværgeforanstaltninger i anlægs- og driftsfasen af Tilvalget

9.1 Miljøpåvirkning i anlægsfasen

I de følgende afsnit gennemgås *Tilvalget* påvirkninger under anlægsfasen i relation til de planlægningsmæssige forhold. Påvirkningerne omfatter både arealinddragelsen til det permanente anlæg samt midlertidige arealinddragelser i forbindelse med arbejdsarealer, arbejdspladser og adgangsveje.

Dette fagnotat behandler de planlægningsmæssige forhold i henhold til kommuneplanrammer og lokalplaner, mens de andre beskrevne forhold i afsnittet om eksisterende forhold behandles i andre fagnotater.

Nedenstående afsnit er delt op i geografisk rækkefølge fra syd mod nord og beskriver, hvordan anlægsarbejderne for *Tilvalget* påvirker de arealer på strækningen, der er omfattet af kommuneplanrammer og lokalplaner.

Bilag 1 og 2 præsenterer de kommuneplanrammer og lokalplaner, der findes inden for undersøgelsesområdet. Rammerne og lokalplanerne er oplistet i en tabel og illustreret på kort for de fire kommuner Aarhus, Favrskov, Randers og Mariagerfjord. For hver plan er det angivet, om der sker en påvirkning pga. projektet.

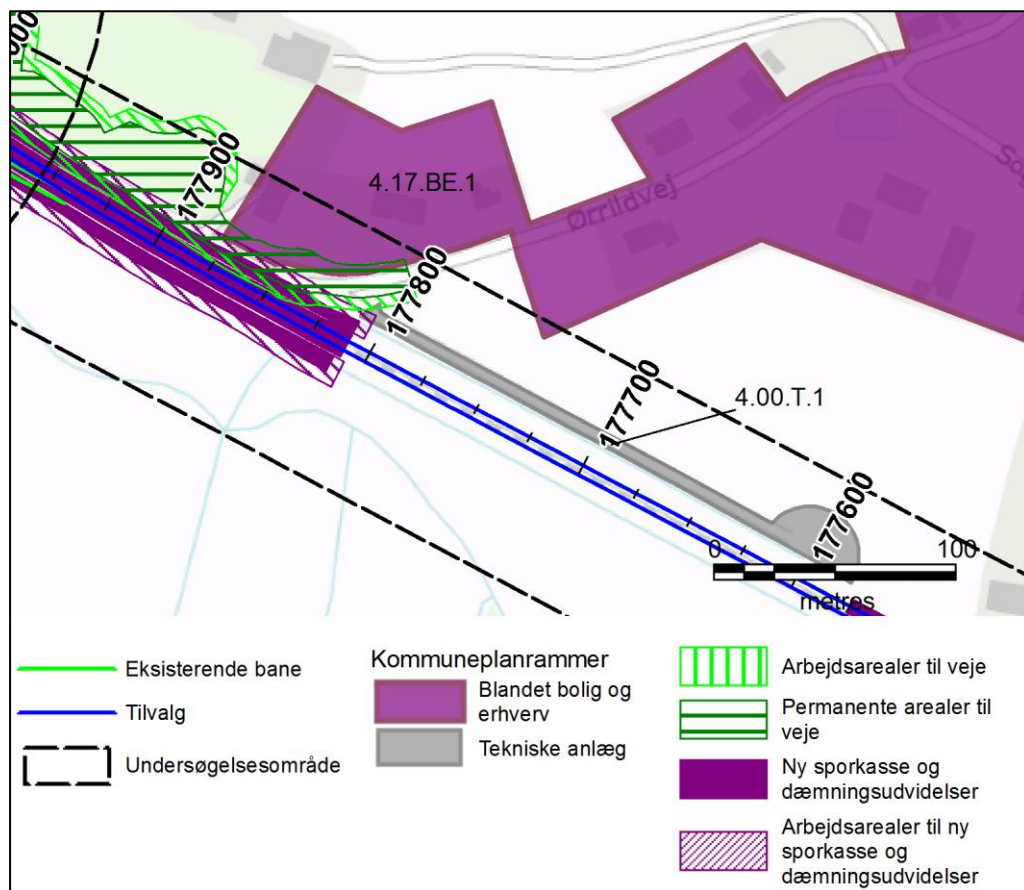
9.1.1 Kommuneplanrammer

Tilvalget etableres i Randers og Mariagerfjord kommuner, og arealplanernes påvirkning af rammeområderne er beskrevet i det følgende.

9.1.1.1 *Randers Kommune*

Rammeområde 4.17.BE.1, Kousted, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er blandet bolig og erhverv.



Figur 30. Rammeområde 4.17.BE.1 i Kousted, Randers Kommune.

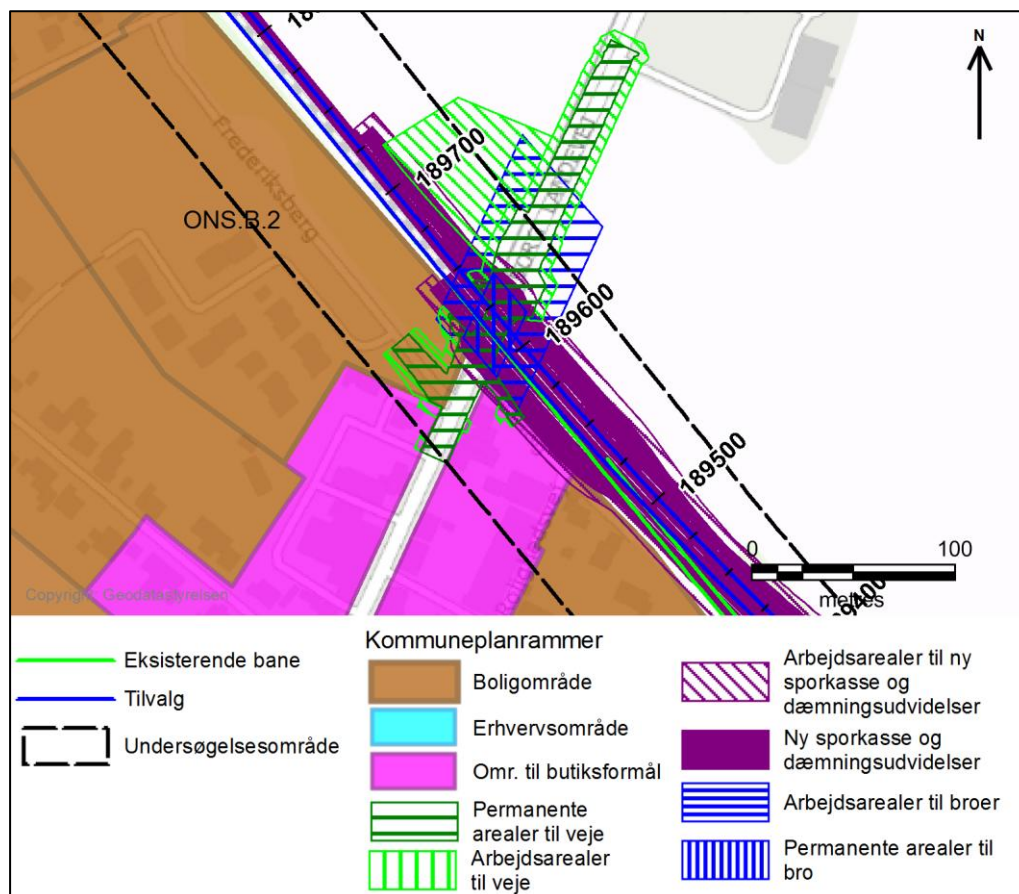
I området omkring km 177+800 -177+900 etableres en ny vej langs banen inden for rammeområdet (se Figur 30). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til vej- og broformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af bolig- og erhvervsområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Tilvalget vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til bolig og erhverv.

9.1.1.2 Mariagerfjord Kommune

Rammeområde ONS.C.1 – Centerområde v/Viborg Landevej, Sønder Onsild Stationsby, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er centerområde.



Figur 31. Rammeområde ONS.C.1 og ONS.B.2 i Sønder Onsild Stationsby, Mariagerfjord Kommune.

I området omkring km 189+600 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 31). Der sker en mindre, permanent påvirkning af rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af centerområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Endvidere skal vejbroen ved km 189+600 udskiftes, hvilket kræver nogle midlertidige arbejdsarealer samt nogle permanente vejarealer, der går ind over rammeområdet. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet i anlægsfasen, da nye arealer langs den eksisterende bane midlertidigt inddrages til baneformål.

Tilvalget vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til centerområde.

Rammeområde ONS.B.2 – Boligområde Frederiksberg, Sønder Onsild Stationsby, Randers Kommune

Rammeområdets anvendelse er boligområde.

I området omkring km 189+650 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdsarealer langs den eksisterende bane inden for rammeområdet (se Figur 31). Der sker en mindre, permanent påvirkning af

rammeområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Arealinddragelsen udgør kun en mindre del af boligområdet langs den eksisterende bane, og aktiviteter tilknyttet området vurderes ikke at blive forringet.

Tilvalget vurderes ikke at stride imod kommuneplanrammens formål, da det stadig er muligt at anvende området til boligområde. *Tilvalget* er derfor i overensstemmelse med kommuneplanrammen.

9.1.2 Lokalplaner

Tilvalget gennemføres i Randers og Mariagerfjord kommuner, og arealplanernes påvirkning af lokalplanerne er beskrevet i det følgende.

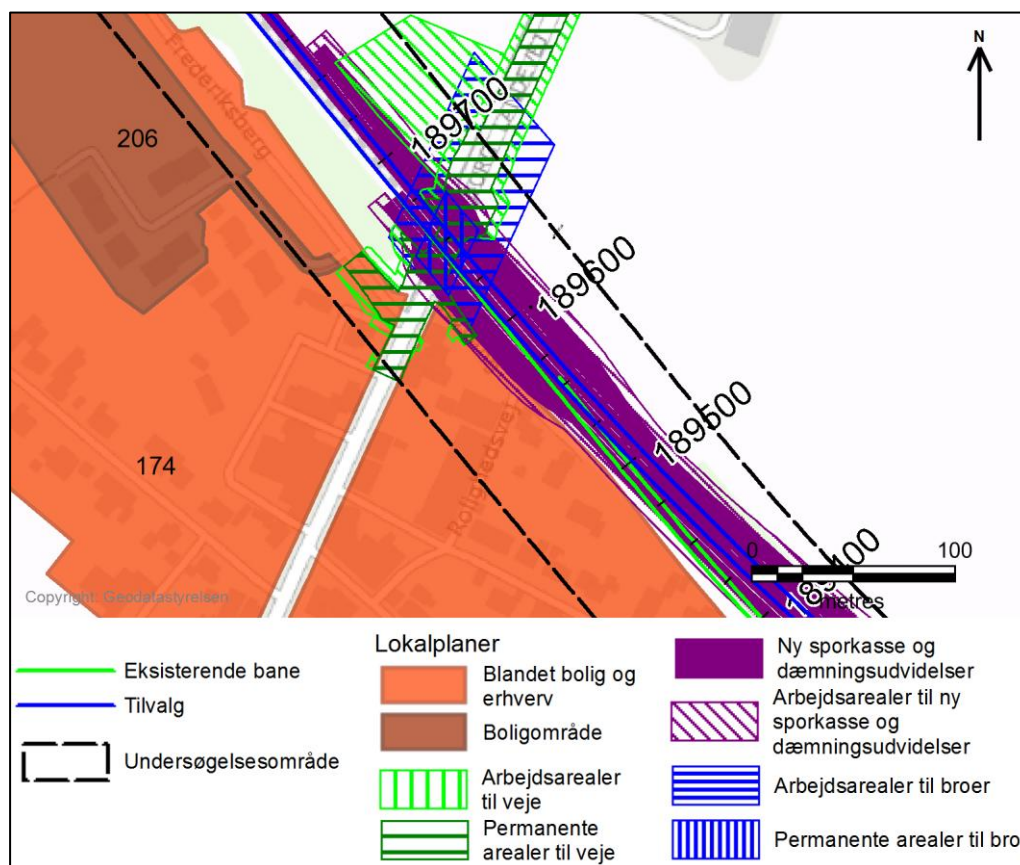
9.1.2.1 Randers Kommune

Ingen lokalplaner påvirkes af *Tilvalget*.

9.1.2.2 Mariagerfjord Kommune

Lokalplan 174, Onsild Stationsby, Mariagerfjord Kommune

Lokalplanen udlægger området til blandet bolig og erhverv.



Figur 32. Lokalplan 174 i Onsild Stationsby, Mariagerfjord Kommune.

I området omkring km 189+600 etableres der en dæmningsudvidelse med tilhørende arbejdsarealer inden for lokalplanområdet (se Figur 32). Der sker en mindre, permanent påvirkning af lokalplanområdet, da nye arealer inddrages til baneformål. Den permanente arealinddragelse er relativt lille og ligger i kanten af lokalplanområdet op til banen, hvorfor det vurderes, at påvirkningen er mindre.

Endvidere skal vejbroen ved km 189+600 udskiftes, hvilket kræver nogle midlertidige arbejdsarealer og permanente arealer til vejanlæg, der går ind over rammeområdet. Der sker en mindre, midlertidig påvirkning af rammeområdet i anlægsfasen, da nye arealer langs den eksisterende bane midlertidigt inddrages til baneformål.

Tilvalget vurderes ikke at påvirke lokalplanens formål væsentligt, hvorfor den ikke vurderes at være i uoverensstemmelse med lokalplanen.

9.2 Konsekvensvurderinger i anlægsfasen

Med vedtagelsen af en anlægslov påhviler det kommunerne at justere kommune- og lokalplanerne, så de bringes i overensstemmelse med anlægsloven. I områderne med plankonflikt skal der derfor enten gennemføres ny planlægning, som bringer planerne i overensstemmelse med projektet, eller planerne skal ophæves i forbindelse med anlægsloven.

Sammenfattende kan det for *Tilvalget* konkluderes, at der ingen uoverensstemmelser er mellem *Tilvalget* og de påvirkede rammeområder og lokalplaner.

9.2.1 Kommuneplanrammer

Tilvalget berører tre kommuneplanrammer, hvor *Tilvalget* vurderes ikke at stride med nogen af kommuneplanrammerne, da der kun sker mindre ændringer af den eksisterende bane, og da påvirkningen er lokal. Påvirkningsgraden af rammerne vurderes at være lille, og følsomheden er lav, hvorfor påvirkningen ikke er så væsentlig, at de medfører en ændring af den enkelte ramme.

Samlet set vurderes det, at der for *Tilvalget* sker en ubetydelig påvirkning af kommuneplanrammerne langs banestrækningen.

9.2.2 Lokalplaner

Tilvalget berører to lokalplaner, hvor *Tilvalget* vurderes at være i overensstemmelse med begge lokalplaner til trods for de arealmæssige ændringer. Inden for disse lokalplaner sker der enten midlertidige arealinddragelser til anlægsveje og arbejdsarealer eller permanente inddragelser af areal til kontrabanketter og dæmningsudvidelser, hvorfor påvirkningsgraden er lille. Samtidig er påvirkningen lokal, og følsomheden af områderne lav, da det drejer sig om mindre arealinddragelser.

Samlet set vurderes det, at der for *Tilvalget* sker en ubetydelig påvirkning af lokalplanerne langs banestrækningen.

9.3 Miljøpåvirkning i driftsfasen

Kapitlet beskriver påvirkninger af planforhold for *Tilvalget* i driftsfasen for banen, dvs. *varige* påvirkninger forårsaget af banens anlæg og drift.

I forbindelse med etableringen af nye broer inddrages arealer permanent til terrænreguleringer og justerede vejforløb.

Ændringen af kommuneplanrammer og lokalplaner i forbindelse med de nye broer er behandlet i anlægsfasen, og der vurderes ikke at ske yderligere påvirkning og dermed ændring af planforholdene i driftsfasen.

I driftsfasen kan der ske yderligere påvirkninger af kommuneplanrammeområder og lokalplaner i form af støj og vibrationer. Håndtering af støj i forbindelse med *Tilvalget* beskrives i fagnotatet om støj og vibrationer /30/.

9.4 Konsekvensvurderinger i driftsfasen

Planforhold påvirkes ikke i driftsfasen udover det, der er beskrevet i anlægsfasen, da der ikke ændres på arealer eller andet i driftsfasen for *Tilvalget*.

Der kan forekomme en ændring i støjniveauet fra togtrafikken på banen. Håndtering af støj og vibrationer i forbindelse med *Tilvalget* beskrives i fagnotatet om støj og vibrationer /30/.

Samlet set vurderes det, at der for *Tilvalget* i driftsfasen ikke sker en påvirkning af planforhold langs banestrækningen.

10 Kumulative effekter

I forbindelse med et specifikt anlægsprojekt kan nogle påvirkninger vurderes at være mindre væsentlige, men hvis der foregår lignende påvirkninger fra andre nærliggende projekter, kan de måske tilsammen skabe en væsentlig miljøpåvirkning, den såkaldte kumulative effekt.

Sporfornyelsesprojektet mellem Langå og Hobro samt signalprogrammet på hele strækningen kan medføre kumulative effekter med hastighedsopgraderingen, men det vides ikke på nuværende tidspunkt, hvilke arealer sporfornyelsesprojektet vil inddrage og hvilket omfang signalprogrammet vil få, hvorfor det ikke på nuværende tidspunkt er muligt at vurdere på en eventuel kumulativ effekt.

11 Oversigt over eventuelle mangler ved undersøgelserne

VVM-redegørelsen skal i henhold til VVM-bekendtgørelsens bestemmelser indeholde en oversigt over eventuelle punkter, hvor datagrundlaget er usikkert, eller der mangler viden til at foretage en fuldstændig vurdering af miljøkonsekvenserne.

Det har ikke været muligt at modtage data for rekreative interesser der indgår i Kommuneplan 2013 for Favrskov Kommune, da dataene kun foreligger som døde illustrationsdata. Der er derfor usikkerhed over placeringen af de forskellige rekreative interesser i denne kommune.

Udover dette ene punkt vurderes det, at undersøgelserne vedrørende planforhold er dækkende på det nuværende stadie af projektet med de data og informationer, der er tilgængelige.

Ændres der på projektet i forbindelse med detailprojekteringen, således at nye arealer berøres, kan dette ændre vurderingen af, hvordan planforhold påvirkes af projektet.

12 Referencer

- /1/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Anlægsbeskrivelse. Banedanmark 2016
- /2/ Planloven: LBK nr. 1529 af 23/11/2015. Bekendtgørelse om lov om planlægning, Miljøministeriet, 2015.
- /3/ Naturbeskyttelsesloven: LBK nr. 1578 af 08/12/2015, Miljøministeriet, 2015.
- /4/ Skovloven: LBK nr. 1577 af 08/12/2015, Miljøministeriet, 2015.<https://www.retsinformation.dk/forms/r0710.aspx?id=175267>
- /5/ Mariagerfjord Kommuneplan 2013 – 2025, Mariagerfjord Kommune
- /6/ Randers Kommuneplan 2013, Randers Kommune
- /7/ Favrskov Kommuneplan 13, Favrskov Kommune
- /8/ Aarhus Kommuneplan 2013, Aarhus Kommune
- /9/ Plansystem DK, <http://www.plansystemdk.dk/>
- /10/ Danmarks Miljøportal, <http://arealinformation.miljoportal.dk/distribution/>
- /11/ Vandplaner, Naturstyrelsen, <http://www.naturstyrelsen.dk/Vandet/Vandplaner/>
- /12/ Natura 2000-planer, Naturstyrelsen, http://www.naturstyrelsen.dk/Naturbeskyttelse/Natura2000/Natura_2000_planer/
- /13/ Vandområdeplaner 2015-2021, Naturstyrelsen, 2015.
- /14/ Regional strategi for vækst og udvikling, Danske Regioner, 2014.
- /15/ Region Nordjyllands Råstofplan 2012, Region Nordjylland, 2012.
- /16/ Region Midtjyllands Råstofplan 2012, Region Midtjylland, 2012.
- /17/ Bekendtgørelse om udpegning og administration af internationale naturbeskyttelsesområder samt beskyttelse af visse arter, BEK nr. 1828 af 16/12/2015, Miljøministeriet, 2015.
- /18/ Miljømålsloven. LBK nr. 1531 af 08/12/2015. Bekendtgørelse af lov om miljømål m.v. for vandforekomster og internationale naturbeskyttelsesområder, Miljøministeriet, 2015.
- /19/ Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Midtjylland, Region Midtjylland, 2015.
- /20/ Regional vækst- og udviklingsstrategi 2015-2025 for Region Nordjylland, Region Nordjylland, 2015.
- /21/ Cirkulære nr. 9174 af 19/04/2010 om varetagelse af de jordbrugsmæssige interesser under kommune- og lokalplanlægningen, Miljøministeriet, 2010.

- /22/ Cirkulære nr. 132 af 15. juli 1998 om regionplanlægning og landzoneadministration for lavbundsarealer, Miljøministeriet, 1998.
- /23/ Museumsloven, LBK nr. 358 af 08/04/2014, bekendtgørelse af museumsloven, Kulturministeriet, 2014.
- /24/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om Natur og overfladevand. Banedanmark 2016.
- /25/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om grundvand og drikkevand. Banedanmark 2016.
- /26/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om visuelle forhold. Banedanmark 2016.
- /27/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om affald og ressourcer. Banedanmark 2016.
- /28/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om kulturhistoriske og rekreative interesser. Banedanmark 2016.
- /29/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om arealforhold. Banedanmark 2016.
- /30/ Hastighedsopgradering Aarhus-Hobro. Fagnotat om støj og vibrationer. Banedanmark 2016

13 Bilag

Bilag 1: Kort og tabeller over kommuneplanrammer inden for undersøgelsesområdet.

Bilag 2: Kort og tabeller over lokalplaner inden for undersøgelsesområdet

Bilag 3: For hver af de fire kommuner:

- Sø-, å-, og byggelinjer
- Fredskov
- Naturområder
- Fredede områder

Bilag 4: For hver af de fire kommuner:

- Bevaringsværdige landskaber
- Værdifuldt kulturmiljø
- Kulturhistorisk bevaringsværdi
- Beskyttelseszone om fortidsminde

Bilag 5: For hver af de fire kommuner:

- Økologiske forbindelser
- Lavbundsarealer
- Store husdyrsbrug

Bilag 6: For hver af de fire kommuner:

- Kirkebyggelinjer
- Kirkeomgivelser

Bilag 7: For kommunerne Aarhus, Randers og Mariagerfjord:

- Rekreative interesser

Bilag 8: For kommunerne Favrskov, Randers og Mariagerfjord:

- Værdifuldt landbrugsområde